

*Réunion publique à Apremont.
Mardi 10 décembre 2002*

Introduction : se reporter aux propos introductifs de la réunion de Morestel.

L'animateur de la réunion était Ange Sartori, membre de la CPDP. Il n'y a pas eu de questions suite à la présentation de Michel Delhommez.

< Débat >

Danielle Droquet

Habitante d'Apremont

Comme je suis non voyante, j'aimerais que vous m'expliquiez ce qui se passe au niveau de la commune pour la ligne nous concernant.

Ange Sartori

Est-ce une question de tracé ? Est-ce ce qui vous inquiète ?

Serge Dubus

La commune d'Apremont est actuellement traversée par les deux lignes existantes que j'ai présentées tout à l'heure. La ligne des couloirs nord qui vient du poste du Bugey et du poste de Creys, c'est une ligne 400 000 volts à deux circuits qui traverse actuellement la commune d'Apremont. La ligne Chaffard-Grande Ile de 1953, un seul circuit, que nous souhaitons remplacer traverse la commune d'Apremont. La commune d'Apremont est donc concernée par les deux options (nord et sud) : quelque soit l'option qui sera choisie la commune d'Apremont fera partie de l'aire d'étude. Cela signifie que le tracé de la future ligne, celle qui remplacera la ligne qui sera démontée, pourra passer par Apremont, soit sur un tracé voisin ou proche de la ligne existante (qui sera démontée), soit sur un autre tracé qui n'est pas encore déterminé. Actuellement nous sommes dans un dispositif de débat public. La prochaine décision qui devra être prise c'est le choix de l'option avant le choix du tracé. Naturellement, quand cette option sera choisie, nous aurons à proposer des fuseaux de passe et des dispositifs qui permettront d'arriver au tracé contenu dans le fuseau de moindre impact. Ce dernier fera l'objet d'une étude d'impact. Donc, en tout état de cause, du fait que les deux couloirs actuels passent par la commune d'Apremont, elle est concernée quelque soit l'option qui sera choisie.

Danielle Droquet

La ligne existante est au milieu des maisons. Est-ce celle-ci qui serait décalée et passerait plus en forêt ?

Patrick Bortoli

Effectivement, il y a deux lignes : une qui est située un peu plus vers les vignes et les habitations c'est la ligne de 1953 et l'autre, la ligne de 1980 est située côté relief et côté Granier. Comme l'a dit Monsieur Hersemul, RTE attend aujourd'hui qu'une zone d'étude soit validée, c'est la première étape. Quand cette zone d'études sera décidée, si elle est décidée, elle englobera les deux lignes. Donc aujourd'hui nous n'avons pas de choix particulier. C'est bien en laissant s'exprimer l'ensemble des acteurs concernés que l'on déterminera la meilleure solution. Plusieurs hypothèses sont possibles : soit on remplace la ligne en lieu et place, soit on la décale vers l'autre ligne, soit on trouve un autre tracé. Mais aujourd'hui RTE n'a pas de solutions toutes faites. Quel est notre engagement ? Dans la zone d'étude qui sera validée, quelque soit la solution qui sera arrêtée en concertation, on s'engagera à la réaliser. Mais aujourd'hui il n'y a pas de tracé, il y a effectivement deux lignes qui existent et on est prêt, si telle est votre question, à étudier le meilleur endroit pour que cette ligne s'intègre le mieux possible.

Danielle Degret

Les pylônes seraient-ils plus gros s'ils restent au même endroit ?

Patrick Bortoli

Alors peut-être une petite photo des pylônes, vous avez les deux types de pylônes déjà en place actuellement. En donnant quelques indications : le pylône en surface au sol sera vraisemblablement légèrement inférieur de quelques m2 à la ligne de 1953 (inférieur ou équivalent mais pas supérieur).

En prise horizontale, l'emprise sera identique. Actuellement, la ligne est d'une emprise de 30-35 mètres de large donc la nouvelle ligne fera également 30-35 mètres de large. Vous allez me dire effectivement, si la ligne est de plus forte capacité alors il y a un « truc » : la ligne sera un peu plus haute puisque les pylônes seront entre 8 et 10 mètres plus hauts que les pylônes de la ligne existante.

La ligne de 1953 sera remplacée par des pylônes du même style (voir photo projetée) que ceux de la ligne de 1980 qui est du côté du Granier. L'emprise au sol sera inférieure ou égale, et la hauteur sera supérieur de 8 à 10 mètres.

Monsieur DUPRAZ, Maire d'Apremont

Je voulais poser une question portant sur l'aspect technique du projet : vous parlez de saturation, de choses comme ça, mais à aucun moment, vous ne parlez de la consommation. La consommation, (ménages, industriels, en somme de tout le monde) at-elle une incidence sur le remplacement de ligne, où la remplacez-vous simplement parce qu'elle est vétuste et a atteint sa limite d'âge ?

Patrick Bortoli

La ligne est âgée, mais n'est pas obsolète. Aujourd'hui on a besoin de la ligne, c'est bien un problème de capacité. Il est vrai que pour des ouvrages de ce style, la problématique n'est pas la consommation, mais le transit. A un moment donné, quelle est la capacité de la ligne en fonction de la fluctuation, de la pointe de consommation dans la journée ? Combien la ligne est capable de passer, et à quel moment y a-t-il un risque qu'elle entre en surcharge ?

Pour que tout le monde comprenne, je vais faire le parallèle avec un réseau routier. La problématique est de savoir combien de voitures vont passer sur une autoroute dans le département. Ce n'est pas de connaître le nombre de voitures immatriculées dans ce département. Nous sommes bien dans une problématique de transit : c'est-à-dire qu'à un moment donné, il y a de l'électricité qui va passer sur la ligne, peu importe la consommation du Département concerné. C'est l'équivalent des départs en vacances : on arrive bientôt dans la « période du ski » et vous allez voir arriver un samedi beaucoup de vacanciers des régions parisiennes, lyonnaises... à un moment donné ça va saturer. On va donc stocker tout le monde par exemple au péage de l'autoroute, puis on va laisser partir les véhicules par petites vagues et tout ira bien. Avec l'électricité, on ne peut pas faire ça. La problématique et le rôle de RTE chaque jour, sont de prendre en compte toutes les hypothèses de production qui vont être réalisées en France, et de faire mouliner des systèmes de calcul pour s'assurer à tout moment, qu'on ne risque pas de surcharge sur nos ouvrages. Actuellement cet ouvrage qui à une capacité deux fois et demi moins importante que le réseau d'à côté constitue un goulot d'étranglement qui nous contraint. Ce n'est pas un problème de consommation locale mais de transit instantané. Et nous n'avons pas le droit à l'erreur.

Monsieur BRETTEVILLE

Habitant d'Apremont, Retraité

Si j'ai bien compris vos propos, vous avez évoqué la possibilité de monter en altitude la ligne obsolète qui est actuellement en bas, de l'amener vers le niveau de la ligne de 1980. En clair cela signifierait que la ligne que vous qualifiez d'insuffisante en terme de capacité de transport d'électricité serait démontée complètement.

Serge Dubus

Oui c'est bien ça. Elle sera entièrement démontée.

Monsieur BRETTEVILLE, habitant d'Apremont, Retraité :

C'est-à-dire que si le tracé sud remonte vers le relief à proximité ou proche du couloir de la ligne de 1980, la ligne d'en bas serait entièrement démontée.

Serge Dubus

Absolument. Cette ligne a un seul circuit, et nous souhaitons la remplacer par une ligne à deux circuits, donc l'enlever et en remettre une autre.

René Gaillot

Habitant d'Apremont

Est-ce qu'il y aura un autre débat public pour changer, sur Apremont, ces deux lignes qui seront regroupées ou non, est-ce que c'est vous qui choisirez ?

Serge Dubus

Par rapport au projet, je crois que la question est relative suite aux choix qui seront fait en cours de procédure. Est-ce cela ?

René GUYOT, d'Apremont :

On a compris de toute façon que l'on aurait deux lignes, soit on déplace l'ancienne vers celle de 1980, soit la reconstruit à la même place, c'est bien cela ? Donc y aura t-il un autre débat public parce que pour l'instant, on ne sait pas ce qu'on va faire, ce qui sera choisi. Par ailleurs, si vous déplacez la ligne, est-ce que vous remettez les terrains en état ?

Michel Delhommez

Sur le principe, Monsieur ARSEMUL vous a expliqué que si le Ministère donne suite à la proposition de RTE de renforcer la ligne, il y aura le lancement des procédures traditionnelles de concertation, et c'est dans le cadre de ces concertations, je parle sous le contrôle de RTE, que des débats auront lieu au niveau local sur les choix qui seront faits. Sur la remise en ordre des terrains, je passe la parole à RTE.

Serge Dubus

Comme l'a dit Monsieur le Président, il n'y aura pas un autre débat public, mais la procédure de déclaration d'utilité publique inclut une enquête publique. Une fois que l'option sera retenue, qu'une aire d'étude sera validée, charge à RTE de déterminer avec un cabinet spécialisé le fuseau d'impact qui présentera la meilleure acceptabilité pour le passage de la nouvelle ligne. Ensuite, sur la base de ce dossier de moindre impact à partir duquel sera effectuée une étude d'impact, nous aurons à monter un dossier de déclaration d'utilité publique qui sera instruit par les Services de l'Etat, et dans le cadre de cette instruction, il y aura bien entendu une enquête publique qui sera préalable à la déclaration et par laquelle à nouveau, tout le monde pourra s'exprimer.

En ce qui concerne votre deuxième question, oui, sans ambiguïté, si la ligne est déplacée, les servitudes s'éteignent purement et simplement, c'est-à-dire que les propriétaires exploitants retrouvent l'intégralité de leurs droits, les pylônes sont enlevés et les fondations en béton sont rasées jusqu'à une certaine profondeur, et les gravats évacués. Les terrains sont bien sûr remis en état.

Frédéric LACOUR

J'ai deux questions.

La première : cette ligne est-elle fatalement aérienne, ou est-il prévu d'en enterrer une partie ?

Et deuxième question : le doublement des lignes a-t-il un impact sur des appareils comme télévisions, radio, etc....

Serge Dubus

Il s'agit de questions qui reviennent assez souvent, sur lesquelles il est intéressant d'apporter un certain nombre d'explications. Donc deux questions : sur les perturbations d'abord :

- télévision : non
- radio : non plus, du moins en ce qui concerne la modulation de fréquence, sur les modulations d'amplitude jusqu'à une certaine distance, oui, il peut y avoir des perturbations.

Concernant la question que vous posez sur le fait qu'une ligne est forcément aérienne, c'est une question qui revient souvent, et nos chargés de concertation ont eu souvent l'occasion d'aborder ce sujet avec des élus ou des associations, donc je vais laisser la parole à Michel LEFEBVRE qui va vous apporter une réponse.

Michel Lefèvre

En ce qui concerne le sous-terrain, la technique est au stade de l'expérimentation pour le 400 000 volts. Nous avons des liaisons aux Renardières qui sont des expérimentations, des tests. Quelques réalisations qui ont été faites à l'étranger, mais à des coûts pharaoniques. A titre d'exemple, une liaison de 5,7 km en rase campagne en Angleterre est en train d'être réalisée, et le coût sera l'équivalent de l'ensemble de la reconstruction de la ligne de 80 km. A l'heure actuelle, ce n'est pas dans nos possibilités, ni dans ce que nous a demandé l'Etat dans le cadre du protocole dont on a parlé tout à l'heure. Il nous est demandé de concentrer nos efforts sur le 60 000 volts où la technique est connue, le 220 000 volts dans des cas particuliers de ville sur des longueurs de 7 à 10 km, mais pour le 400 000 volts, ce n'est pas à l'ordre du jour.

Si vous souhaitez vous informer un peu plus, il y a un excellent rapport parlementaire sur cette question-là dont les coordonnées sont à votre disposition si vous souhaitez approfondir la question.

Monsieur Muset

Habitant de Saint Thibaud de Couz

J'habite déjà sous la ligne, et je voudrais savoir s'il y aurait moyen de toucher une indemnité vu que la maison a perdu de sa valeur. En fait, j'habite sous les deux lignes car la deuxième a été construite après que j'ai construit la maison. On ne m'a rien demandé, je n'ai pas été consulté dans la zone de sécurité qu'on m'avait imposé par rapport à la première ligne. L'hiver, je reçois des glaçons sur le toit, des glaçons énormes.

Michel Lefèvre

En ce qui concerne l'indemnisation, depuis 1992 avec le premier protocole entre l'Etat et E.D.F., nous sommes tenus d'indemniser les riverains à minima dans une bande de 200 m de part et d'autre de la ligne. Donc l'indemnisation, pour la perte éventuelle de valeur immobilière, dépend d'une commission départementale qui est nommée sous l'égide de la Préfecture. Une estimation est faite, et les propriétaires sont indemnisés du différentiel qui existerait entre la vente de la maison avant ou après la construction de la ligne.

Monsieur Muset

La ligne a été construite après que j'ai construit moi même. La maison a été construite en 1972.

Michel Lefèvre

L'indemnisation du préjudice visuel n'est entrée en vigueur qu'à partir de 1992, donc là, maintenant, toutes les lignes 400 000 et même 220 000 volts sont soumises à cette indemnisation de préjudice visuel.

Monsieur Muset

Et pour les glaçons l'hiver, vous faites quoi ? Rien, ça tombe et puis...

Serge Dubus

Pour les glaçons, j'ai un collègue ici du GET d'Albertville qui est exploitant, mais à ma connaissance, on n'a pas de précautions prises pour empêcher la chute des glaçons, et je n'ai pas connu d'incidents, à part une fois, aux environs de Lyon sur une serre.

Monsieur Muset

Non, parce que moi j'en ai reçu des glaçons il y a deux ans, et j'en ai eu pour 4 000 F de réparations.

Serge Dubus

Si vous avez eu des dégâts, le GET c'est-à-dire le groupement d'exploitation qui entretient les lignes, doit normalement les indemniser.

Monsieur Muset

Ne pouvez-vous pas faire chauffer la ligne. Vous disiez tout à l'heure, qu'en la mettant en surcharge, elle chauffe ? Il n'y a qu'à la faire chauffer et les glaçons fondront !

Serge Dubus

Il est possible que ce soient des glaçons sur les câbles de garde, qui ne sont pas conducteurs, ce sont les deux câbles qui sont...

Monsieur Muset

Il y en a sur tous les câbles, et ils ne sont pas petits, je vous garantis que quand ils tombent, il ne faut pas être dessous.

Patrick Bortoli

Ce que je vous propose : il y a des exploitants qui couvrent votre zone, donc si vous le souhaitez, on prend vos coordonnées, et je leur demande de venir vous voir pour justement régler le problème. Normalement, dans des cas comme ça, vous avez un incident ou quoi que soit, vous appelez l'exploitant du réseau et très rapidement, il vient vous voir pour régler ce genre de problème. Donc si vous êtes d'accord, juste après la réunion, vous me donnez vos coordonnées, et je vous enverrai quelqu'un rapidement.

Monsieur Muset

D'accord, merci.

Madame x

Oui, je comprends le Monsieur, les glaçons c'est pas marrant. Moi c'est pareil, j'habite sous la ligne et je me demande si le Ministère de la Santé contrôle un peu les tracés. On n'arrête pas de nous dire à longueur de journée que le champ magnétique n'est pas bon, et on nous met des lignes au-dessus de la tête.

Serge Dubus

Oui, c'est encore une question qui revient souvent et qui correspond à une préoccupation. Je vais donc passer la parole à mon autre chargé de concertation, Emmanuelle, puisque c'est une question qu'elle a également eu l'occasion d'aborder à un certain nombre de reprises.

Madame x

Surtout qu'en plus je vous mets au défi de venir à la maison et d'écouter la radio et d'aller voir si ça marche bien !

Serge Dubus

Oui, pourquoi pas. Mais si ça ne marche pas, il y a peut être des choses à faire aussi ?

Emmanuelle Langrand

Bonjour, je vais essayer d'éclairer ce thème des champs électromagnétiques. Depuis, une quarantaine d'années, de nombreuses études ont été réalisées par différents organismes internationaux. Elles ont permis de fixer un certain nombre de recommandations.

Au niveau de la Communauté Européenne, il y a un seuil qui a été fixé de 100 microtesla, le tesla étant l'unité de mesure des champs magnétiques. Je vais vous donner un exemple de mesure réalisé sous la ligne suite à une demande de l'Association « Vivre Aux Marches ». Je fais un petit zoom pour montrer à quel endroit sur la carte ont été réalisées ces différentes mesures : sur le Hameau du Mollard. Ce hameau est à proximité de la ligne ancienne de 1953 et de la ligne récente à deux circuits. Nous avons fait une mesure tous les 10 m entre ces deux lignes. Au-dessous de l'ancienne ligne de 1953 que l'on cherche à remplacer, on a mesuré un champ magnétique de 3,5 microtesla ; au-dessous de la ligne plus récente des années 1980, on a mesuré un champ de 2,1 microtesla. Donc par rapport au seuil maximum dont je vous parlais tout à l'heure, on est dans ce cas, trente fois moins élevé que le seuil recommandé par la Communauté Européenne qui a été également transcrit dans le droit français. Ce jour-là, on a également mesuré, pour vous donner un autre ordre de grandeur, le champ magnétique à proximité d'une scie sauteuse en fonctionnement dans le garage d'un riverain. On obtient, quand cet appareil électrique fonctionne, 63 microtesla. Voilà pour vous donner un peu les échelles, et donc le respect de cette recommandation européenne.

Michel Delhommez

Si vous le permettez, je vous ai signalé qu'en janvier et février, nous ferons des réunions thématiques. Nous envisageons de faire une réunion thématique sur les incidences sur la santé, sur les effets des rayonnements électromagnétiques et les champs électriques. En principe, on avait envisagé de le faire le 4 février à la réunion thématique des Marches. C'est encore un projet, mais de toute façon nous ferons une réunion thématique où la réflexion sera centrée sur ces problèmes, et nous ferons venir les spécialistes qui pourront vous informer plus complètement sur ces sujets.

Bruno FRIOLE

Habitant d'Apremont

Il semble assez évident, quand on regarde comme cela les cartes, que mettre les deux lignes THT en parallèle semble créer moins d'impact sur les habitants et les habitations. Ceci dit, la Commune d'Apremont aura tout de

même à subir deux lignes THT parallèles ce qui représente un impact fort au niveau des paysages car je suppose que pour les franchissements de crêtes, il faut forcément mettre des pylônes. Ils seront donc plus hauts, comporteront plus de câbles quel est donc l'impact paysager de ces deux lignes à très haute tension qui vont traverser la Commune sous le site du Granier ?

D'autre part, les aménagements (piste d'accès, construction des pylônes) vont également créer un impact fort sur la forêt, y compris aussi sur les sources. Les lignes très haute tension nécessitent le maintien d'une coupe rase ou quasi rase de la forêt dessous, donc cela fait deux lignes à très haute tension aux surfaces relativement importantes. Je voudrais donc que l'on me réponde sur ce point. Personnellement, je suis très très sceptique sur l'utilité d'une deuxième ligne très haute tension sur le secteur et sur la commune, et cela m'amène d'ailleurs à une dernière question : la ligne THT de 1980 est-elle en utilisation maximale, ne pourrait-elle pas servir de délestage à la ligne de 1953 lorsqu'elle est en surcapacité ?

Serge Dubus

Excusez-moi, pour la question des sources, vous parlez des périmètres de captage ?

Bruno Friole

Oui, je parle des périmètres de captage lorsqu'ils sont atteints par les pistes d'accès et puis des travaux évidemment.

Serge Dubus

En ce qui concerne le nombre de lignes à très haute tension, ce qu'il faut bien savoir, c'est qu'il y a déjà deux lignes qui traversent actuellement la Commune d'Apremont. Il y en a une qui comporte deux circuits, c'est celle des années 1980, et une qui comporte un seul circuit, mais qui est aussi à 400 000 volts, et qui est une ligne très haute tension. Le but du projet est donc d'enlever cette ligne-là et de la remplacer par une autre ligne qui serait toujours à 400 000 volts et qui comporterait deux circuits. Alors, vous me dites bien entendu, ce deuxième circuit, il va falloir le loger et les pylônes vont être plus importants. C'est vrai, Patrick Bortoli l'a dit tout à l'heure : l'empâtement au sol sera un peu près comparable voir moindre, l'envergure des supports, du fait que ce soient des supports de technologies plus modernes, sera également un peu près la même, mais on ne cache pas bien entendu que ce sera des supports un petit peu plus haut, de 8 à 10 m de plus selon les cas parce qu'avec une ligne à deux circuits, le deuxième circuit, il faut bien le loger. Au niveau du chantier, des pistes, des bois, tout cela fait l'objet d'un document qui s'appelle « Étude d'impact » qui est analysé par l'ensemble des acteurs concernés par le projet, qui fait partie du dossier d'enquête publique dont je parlais tout à l'heure, qui est élaboré par un cabinet indépendant spécialisé en environnement, et qui est la pièce maîtresse du dossier d'utilité publique. C'est cette étude qui doit permettre de trouver le meilleur passage, le meilleur endroit de façon à ce que la ligne s'insère au mieux dans l'environnement. Alors c'est pas tout, ensuite, je dirais que c'est à tous les acteurs de discuter avec nous pour trouver les meilleures solutions en ce qui concerne l'établissement des pistes, l'impact des travaux et également ce qui se passera après, une fois que la ligne sera en place. Vous parlez également des coupes de bois, bien entendu, cela aussi se discute : il y a plusieurs façons de faire. Vous parlez de coupes rases, mais il existe maintenant de nouvelles méthodes qui prennent en compte les essences et qui prévoient de faire des contrôles programmés de la végétation, c'est à dire de ne couper, année par année, que ce qui est vraiment indispensable pour préserver la sécurité des personnes et des biens et pour éviter tout amorçage avec la ligne. Il ne s'agit plus de faire des grandes tranchées comme cela a pu se faire à une certaine époque où les méthodes de calcul de déboisement étaient moins performantes qu'actuellement.

Monsieur Friole

Et au niveau du délestage sur l'autre ligne ?

Serge Dubus

Pour l'autre ligne, ce qu'il faut bien comprendre, c'est que la ligne Chaffard - Grande Ile constitue un maillon faible. Si on a fait le parallèle avec les autoroutes : y a une petite différence, c'est qu'une ligne de faible capacité constitue un goulot d'étranglement, c'est à dire que l'énergie qui s'y engouffre n'a pas la place d'y passer, mais contrairement aux véhicules sur une autoroute bloquée, elle s'y engouffre quand même car la résistance que la ligne oppose au courant est plus faible que celle de la ligne de plus forte capacité. Alors, actuellement, c'est une situation qui pose depuis plusieurs années, un certain nombre de problèmes que la conduite du système chez RTE est obligée de palier, parce que sinon on serait déjà allé à la catastrophe. Cela fait donc plusieurs années que sont mises en œuvres des mesures palliatives provisoires qui consistent en gros, à faire en sorte que cette ligne de faible capacité présente une résistance au courant plus importante que sa résistance réelle. Elle est en quelque sorte artificiellement rallongée au poste du Chaffard (à côté de l'aéroport de Saint Exupéry) et elle est pendulée par un système de bretelles sur la ligne qui remonte vers Saint Vulbas de façon à la rallonger d'autant et à augmenter sa résistance. Au niveau du Poste de Grande Ile, l'exploitant est obligé de faire la même chose, non pas par un système de pendulage, mais par l'intermédiaire des structures du poste, des jeux de barres et d'appareillages, de façon à ce que cette ligne soit toujours raccordée sur le poste d'Albertville. Ainsi, cette ligne qui inclut le maillon faible Chaffard - Grande Ile, est incluse dans un circuit qui fait Saint Vulbas, Chaffard, Grande Ile, Albertville ; et la raison de cela, c'est d'augmenter sa longueur, d'augmenter sa résistance pour diminuer le risque de surcharge. Alors, ça marche comme cela, ça diminue le risque, mais bien entendu ça interdit à l'exploitant un certain nombre de schémas de réseaux. Il n'a plus toute la souplesse d'exploitation, toute la richesse des schémas de fonctionnement pour faire face aux différentes configurations, aux lignes indisponibles, aux travaux de maintenance, aux avaries, et ça pose un certain nombre de difficultés de manœuvres qui deviennent de plus en plus difficiles au fur et à mesure des années. C'est une des mesures palliatives qui est prise actuellement, et l'énergie ne se reporte pas sur la ligne de forte capacité, mais au contraire elle a tendance à vouloir s'engouffrer sur celle qui est la plus faible, c'est un peu là toute la difficulté.

Patrick Bortoli

J'apporte juste un petit complément au niveau de l'insertion des lignes dans l'environnement. Il est qu'aujourd'hui on dispose d'aides (images vidéo, images de synthèse) pour pouvoir « visualiser » des points particuliers, et donc de plus en plus, les aménageurs développent des simulations. À l'aide de ces simulations, on peut sur des points délicats, envisager à l'avance « plusieurs perspectives » et discuter autrement que sur plans. Les outils qui existent sont de plus en plus utilisés pour des zones à traiter de façon particulière.

Pour les pistes d'accès pour les travaux nous sommes effectivement dans le projet détaillé. Il y aura concertation sur le projet jusqu'à sa réalisation finale : l'aire d'étude, les fuseaux, et comme l'a dit Monsieur Hersemul, après il y a l'utilité publique, les implantations de pylônes, les accès chantier... Il est hors de question que l'on fasse tout et n'importe quoi au niveau des accès chantiers. Ils seront vus avec les propriétaires des terrains concernés, les administrations dont l'ONF s'il y a du bois. Nous envisagerons les méthodes d'accès les plus appropriées et nous prendrons toutes les mesures préventives et assurerons les remises en état qui seront nécessaires. S'il le faut, on peut tout à fait faire des constats avant et après, et donc il y a un engagement formel de notre part de tout remettre en état conformément aux accords que l'on prendra pendant la concertation. Je pense qu'à ce niveau, tout est codifié, clarifié, et qu'il y a un engagement très clair de notre part.

Claude JUINOT

Adjoint au Maire de Montagnole

J'avais deux questions un peu techniques. D'une part, sur Montagnole, les deux lignes, l'ancienne et la nouvelle, se croisent et il y a donc une différence de niveau important entre les deux lignes. Il m'avait semblé voir sur les plans, qu'au delà de Grande Ile, les deux lignes 400 000 volts étaient sur les mêmes pylônes. Ne serait-il pas plus simple de faire les 400 000 volts sur les mêmes pylônes, fussent-ils plus grands. Et comment allez-vous réaliser le croisement ?

Serge Dubus

Nous sommes dans le cadre des études détaillées. Les lignes se croisent effectivement au niveau du Tunnel du Pas de la Fosse : la ligne 400 000 volts de 1980 passe au-dessus de la ligne de 1953, et il est vrai que cela n'est pas très esthétique. Dans le cadre des études de détails, quand les fuseaux de passage auront été déterminés, je dirais que tout est possible. À nous de voir, si techniquement, nous n'avons pas de contraintes obligeant les deux lignes à continuer de se croiser. À l'arrivée au poste de Grande Ile, cela n'a pas d'importance donc on peut s'arranger techniquement.

Monsieur x

Ne pourrait-on pas mettre les lignes sur un même pylône ?

Serge Dubus

La ligne que nous voulons reconstruire aurait deux circuits. Nous aurions donc deux lignes à deux circuits entre Lyon et Chambéry. Mettre quatre lignes à deux circuits sur les mêmes pylônes ne se fait pas.

Monsieur x

Ne peut-on pas fabriquer un pylône spécial ?

Serge Dubus

Alors ça existe. Si vous allez en région parisienne ça s'est fait, vers Rungis, vers Orly, mais c'est particulièrement inesthétique (enfin, c'est mon opinion) et cela pose surtout un gros problème d'exploitation. Les pylônes sont calculés avec des coefficients de sécurité.

Monsieur, parlait du givre et des morceaux de glace pouvant tomber en signalant la possibilité de les faire fondre en faisant chauffer la ligne. Il y a eu des sourires, mais cette idée est loin d'être bête. Dans certains pays, c'est quelque chose qui se fait bien, mais pas tellement en France car il faut vraiment faire chauffer la ligne, et je dirai la consacrer uniquement à ça, quant on veut faire fondre des manchons de glace.

Donc ce qui est retenu par RTE, c'est plutôt de prévoir des coefficients de sécurité qui risquent surtout de ne pas casser les câbles et les pylônes. Ceci dit, on peut toujours imaginer, on l'a vu dans le passé, des conditions d'aléas climatiques qui peuvent dépasser les coefficients de sécurité sur une zone petite, mais avec des conséquences qui peuvent être graves. Donc pour en revenir à ce que vous disiez Monsieur SARTORI, une ligne qui comporterait des pylônes avec quatre pylônes à 400 000 volts, quatre lignes plus quatre circuits à 400 000 volts, si un de ces pylônes par des conditions météo très contraignantes était amené à la ruine, cela provoquerai la coupure complète d'alimentation entre LYON et CHAMBERY, et ce serait vraiment catastrophique, je dirais.

Ange Sartori

Donc si j'ai bien compris, sur le site de croisement, on peut en concertation, trouver des solutions pour améliorer l'état existant.

Serge Dubus

tout est ouvert dans le cadre de la concertation, absolument.

Annie BILLON

Association Vivre à Chapareillan

En ce qui concerne l'impact sur la plaine des Marches et du Haut Grésivaudan (puisque nous faisons partie du Haut Grésivaudan), nous allons être confrontés au problème lié à la très haute tension, mais également au fret Lyon - Turin. Je voulais savoir si dans le cadre de vos études et de vos travaux, vous étiez en rapport avec

Réseau Ferré de France. Cette plaine du Haut Grésivaudan et de la Combe de Savoie, va être quand même très impactée dans les années qui viennent.

Par ailleurs, quel échéancier peut-on prévoir pour ces travaux de la très haute tension ? En effet, nous allons être un secteur très « brassé » par de multiples travaux aussi bien SNCF que très haute tension.

Et enfin, si on arrive au regroupement de lignes à très haute tension, dans notre secteur qui est disons en forêt riveraine le long de l'Isère, nous craignons que cela soit peut être très gênant pour le passage des oiseaux qui remontent cette plaine du Grésivaudan en très grand nombre.

Michel Hersemul

J'ai un commentaire sur la question des grands projets d'infrastructures. Il est vrai qu'aujourd'hui on peut regretter une certaine forme de cloisonnement dans les différentes politiques, quelque chose qui est relativement sectoriel. Les nouvelles démarches qui sont en cours sur notre territoire notamment à l'échelle des schémas de cohérence territoriaux, sont peut-être aussi l'occasion, puisque eux aussi sont ouverts à la concertation et aux débats maintenant, de vous impliquer, de poser des questions. Je n'ai pas compétence pour savoir où en est ce projet Lyon-Turin sur ses tracés mais il est vrai qu'on peut avoir sur ce territoire une certaine forme d'accumulation interne d'infrastructures importantes. C'est peut-être une question que vous pouvez soulever, je sais pas sous quelle forme on pourrait éventuellement essayer d'orienter madame pour qu'elle puisse avoir des précisions sur ces questions.

Xavier Bolze

Vous savez que lorsqu'il y a eu débat public l'année dernière sur le contournement de Lyon, donc un autre grand débat public, la question s'est posée du contournement ferroviaire et autoroutier et c'est bien à l'occasion du débat public, qu'on a amené des entreprises qui travaillaient sur le territoire pour ces grands projets à se concerter et à s'organiser. Maintenant il existe des procédures territoriales qui regroupent tous les projets, ces ont les schémas de coopération territoriale (SCOT), les plans locaux d'urbanisme (PLU), les anciens POS, c'est là aussi que ça se coordonne. En même temps RTE, peut-être que RTE pourra en dire quelques mots, travaille en relation, en contact avec la SNCF sur ces projets mais ils ne sont pas à la même date et au même rythme de travail pour l'instant.

Patrick Bortoli

Oui je vais donc reprendre vos trois questions. Donc RFF, et est-ce que l'on a des contacts avec eux ? Bien sûr et donc tout le travail qui sera fait sur la concertation après le débat public, intégrera les évolutions de tous les projets d'aménagement. Notre cabinet d'études d'impacts et de recensement de contraintes environnementales intégrera donc les éventuels tracés routes, TGV etc... Ce seront donc des éléments qui seront pris en compte et qui aideront au choix et à la décision. En terme de planning, bien entendu, tous les aménageurs n'ont pas forcément les même échéances, alors pour nous quelles sont, à ce jour, les échéances ? On est en fin d'année 2002 avec le débat public, donc, comme on vous l'a dit précédemment, on espère pour l'été 2003 arriver à la fin de cette phase avec l'ensemble des bilans et des conclusions et le repositionnement des pouvoirs publics sur le projet en fonction de ces conclusions. Donc naturellement, sous les ordres de ces conclusions quelle pourra être la suite ? On va repartir sur la concertation fuseaux et aires d'études et on va être aux environs de fin 2003. Toute cette phase amont va permettre en 2004 de préparer la recherche de tracés et tout le dossier qui va servir à l'enquête publique, cette enquête publique pouvant se tenir au mieux, vu d'aujourd'hui, au deuxième semestre 2004 afin d'obtenir une utilité publique sur l'ouvrage vers l'été 2005. Ce sont des échéances très théoriques à ce jour mais qui vous donne un échéancier. Quant aux enquêtes publiques, il y aura bien sûr encore toute la phase d'étude de détails, les permis de construire, les autorisations d'exécution, qui sont en fait l'équivalent du permis de construire pour faire circuler l'électricité sur nos ouvrages, c'est-à-dire la conformité technique de nos ouvrages, donc cette période nous amènera au deuxième semestre 2005. Pour la phase qui vous intéresse le plus, c'est-à-dire la phase des travaux elle se situerait aux environs du printemps 2006 jusque fin 2007 sur environ les deux années, avec une interruption de travaux pour l'hiver. D'après ce que je sais, mais si certains ont des informations plus détaillées qu'ils n'hésitent pas à me contredire, RFF au niveau du fret ferroviaire se

situé plutôt entre les années 2012-2015 si le financement est trouvé puisque aujourd'hui les études c'est une chose, l'argent c'est autre chose.

Effectivement les projets seront bien pris en compte et si le projet de RFF est bien stabilisé on en tiendra compte dans notre environnement.

La troisième question concernait l'impact des lignes électriques sur l'avifaune. En région Rhône-Alpes on a recensé quels étaient l'ensemble des points sensibles des couloirs de migration, les zones de passage. Il existe donc aujourd'hui des mesures développées par des spécialistes liés à l'avifaune qui permettent de prendre des mesures et des précautions lorsque les couloirs sont définis. Mais d'après ce que je sais, les arrivées 400 000 volts sur le poste de Grande Ile ne sont aujourd'hui pas recensées comme zones sensibles à l'avifaune. Mais si des zones sensibles à l'avifaune sont à étudier avec notre projet, il existe des moyens. Comme vous le voyez sur la photo, on peut mettre des spirales sur les câbles qui permettent aux oiseaux migrateurs d'éviter de les percuter. Ce système donne de très bons taux de résultats en terme de mortalité d'oiseaux. Ce sont des études qui se situent beaucoup plus en amont dans le projet détaillé et donc ces éléments feront partie, bien sûr, de la concertation. Si nécessaire, on étudiera ce point dans la phase étude de détails du projet qui se situera au vu d'aujourd'hui, au mieux en 2005.

Monsieur x

Oui après vos propos, je ne comprends plus ce qui est défini ou non. La brochure diffusée à l'entrée mentionne deux tracés, deux options possibles et pour la zone qui est comprise entre Montagnole et la Grande Ile ça serait uniquement la ligne de 1953 qui serait concernée. D'après votre brochure et verbalement toute à l'heure vous nous avez dit que finalement vous n'en saviez rien alors voilà je ne sais plus où on en est à ce niveau là. Et puis deuxièmement dans votre brochure il est question de la mise en place de mesures palliatives telles que des plantations arbustives pour éviter la gêne occasionnée par un pylône, il faudrait m'expliquer ce qu'est un arbuste de 30 mètres de haut ou comment un arbuste peut cacher un pylône ?

Serge Dubus

On y reviendra si vous le voulez bien. En ce qui concerne ce qui est présenté en projet, c'est vrai que ce n'est pas très facile à comprendre. Simplement il y a bien deux options : la ligne qui est concernée c'est-à-dire celle qui doit être remplacée c'est toujours la même, il n'y en a pas d'autres et c'est la ligne Chaffard - Grande Ile de 1953. Le problème c'est que nous proposons deux options, je n'y reviens pas, mais en fait ces deux options s'appliquent sur l'ensemble du projet, mais elles sont surtout marquantes pour la partie Isère puisque là les lignes sont relativement distantes. En ce qui concerne la Savoie et la commune de Chapareillan on s'aperçoit que du fait de la géographie des lieux, les deux couloirs se rejoignent. La position de bon sens de l'ensemble des élus à la majorité ou du moins des élus concernés par les deux options en Savoie et de monsieur le préfet Paul Girot de Langlade a été de dire : réunissons les deux options, n'en faisons plus qu'une de façon à ce que l'aire d'étude soit validée en les englobant. Ainsi lorsqu'on va passer au tracé on aura toutes les possibilités d'améliorer ce qui existe c'est-à-dire que lorsque l'on va démonter la ligne de 1953 pour la reconstruire ailleurs on pourra optimiser, améliorer ce qui a été fait. En effet, depuis 50 ans l'occupation des sols a changé et l'environnement n'est plus le même.

Monsieur x

Vous dites que les couloirs ne seraient pas modifiés, alors qu'est ce que vous entendez par couloirs ?

Serge Dubus

Ce qu'on appelle les couloirs, c'est la ligne tout simplement. Le couloir nord c'est la ligne Saint Vulbas – Creys - Grande Ile et le couloir sud c'est la ligne Chaffard - Grande Ile. Le couloir ne serait donc pas modifié, en fait ce qui nous est demandé c'est de nous insérer dans ces couloirs, de ne pas en créer de nouveaux. Par exemple on a pas le droit d'imaginer passer par les Bauges, ou même de dire on va faire passer une ligne en site vierge.

Michel Hersemul

Juste une précision sur ce que l'on disait tout à l'heure. Il y a normalement, sur une construction de 400 000 volts, une phase de concertation sur l'aire d'étude. Donc, la question qui se pose encore aujourd'hui c'est quelle est l'aire d'étude que l'on définit et si on prend l'option sud ou l'option nord et bien effectivement, à l'ouest du point A qui est sur le plan de RTE, on voit bien que ça a un sens. Les lignes existantes sont suffisamment éloignées l'une de l'autre pour que l'on considère que les deux projets sont différents et qu'il est utile de choisir au préalable entre passer au nord ou passer au sud. Une fois qu'on aura pris cette option, il faudra que RTE, dans le cadre des procédures normales, choisisse le tracé le plus intelligent. Donc, on se dit que quelque part au nord, il va épouser sans doute d'assez près la ligne existante parce que finalement ça risque d'être encore plus vilain et qu'au sud par contre, il pourrait au contraire avoir soit l'option de se mettre presque pylône à pylône ou au contraire l'option de dire et bien à tel endroit les choses ont changé et il vaut mieux passer 100 mètres à gauche ou 100 mètres à droite. Donc, la situation à l'ouest du point A est celle-ci. Chez vous, à l'est du point A, il est visible que les deux lignes se croisent, qu'elles ont un tracé extrêmement proche. Il serait complètement illusoire, dans le cadre d'une démarche qui se veut très en amont du projet, donc sur la base d'éléments qualitatifs et généraux, de chercher à dire qu'il vaut mieux passer au sud qu'au nord ou au nord qu'au sud. Donc c'est vrai quelque part, l'idée est finalement que quelque soit l'option retenue, elle ne portera que sur la partie ouest du tracé. L'aire d'étude à l'intérieure de laquelle on viendra rechercher plus finement la meilleure solution, englobera les deux tracés existants des deux lignes existantes.

Monsieur x

Donc, au niveau d'Apremont ça se situerait fatalement entre la ligne de 1953 et celle des années 80 dans ce fuseau là ?

Michel Hersemul

Dans l'application du protocole effectivement. L'idée est quand même de dire qu'on reste à proximité des lignes existantes donc quelque part c'est une optimisation, à l'intérieur du territoire qui est déjà marqué par les deux projets, on ira pas à 50 km au nord ou 50 km au sud.

Ange Sartori (?)

Non mais entre 50 km et quelques centaines de mètres...

Michel Hersemul

Oui mais écoutez, ça c'est la définition. Je vous ai montré toute à l'heure une aire d'étude, elle est arrêtée en fonction d'un certain nombre de critères géographiques, économiques, des contraintes techniques, donc je dirais que quand on en sera rendu là, il y aura forcément des discussions pour savoir si elle est un peu plus là ou un peu moins là.

Ange Sartori (?)

En clair l'aire d'étude n'est pas définie aujourd'hui ?

Michel Hersemul

Et bien l'aire d'étude ce sera le travail de plus tard dès lors que l'option sera retenue et que le projet continuera d'avancer.

Serge Dubus

Il y a un autre aspect dans la question de monsieur concernant les plantations arbustives...

Je ne sais plus dans quel chapitre on en parle exactement. Mais évidemment, il n'y a pas d'arbustes qui pourront cacher des pylônes. Simplement ce que l'on veut dire c'est qu'il y a un certain nombre de mesures d'accompagnement qui peuvent être prévues et qui sont prévues d'ailleurs, dans le cadre d'un chantier comme celui-ci. Je vous parlais toute à l'heure des coupes programmées, il est possible par exemple d'installer des plantations à croissance plus lente qui permettrait de ne pas effectuer des coupes aussi rapides qu'avec les arbres existants d'origine. C'est peut-être ce qui voulait être dit dans le texte.

Patrick Bortoli

Je vais le contredire un peu parce que j'ai déjà planté quelques arbres. Vous pouvez très bien avoir un arbre qui ne mesure que quelques mètres mais qui peut cacher un pylône. C'est un problème de perspective par rapport à un point de vue particulier. C'est ça qui voulait peut-être être dit dans le livre : vous avez un point de vue, vous avez un paysage, vous avez un pylône devant et si vous placez à un endroit donné par des études précises, un bosquet ou quelques arbres, vous pouvez masquer un ou plusieurs pylônes. Mais ce n'est pas l'arbre au pied du pylône qui va le cacher, je suis d'accord avec vous.

André Magne

Habitant de Chapareillan

Dans le haut de la commune il y a un village Savoie-Isère, Saint André. La ligne de 1953 passe sur ce village, il y a même des pylônes dans les cours à 5 mètres des maisons. Vous dites que vous pouvez croiser les lignes, est-ce que vous pouvez éviter ce village d'une façon ou d'une autre ? Car ce couloir est étroit entre les deux lignes.

Patrick Bortoli

Alors je vais vous donner la théorie puisque l'on n'en est pas là dans l'étude. Imaginons que nous sommes après le débat public, les pouvoirs publics nous demandent de relancer le projet de telle et telle façon. Première étape, nous allons définir dans quelle zone on va étudier le remplacement de la ligne, la zone ne va pas être, je dirais, à l'intérieur des deux lignes, elle peut être un peu plus large et elle sera arrêtée sur des hypothèses bien réelles et bien concrètes, c'est le relief, c'est tel village etc... Ensuite à l'intérieur de la zone, on va recenser l'ensemble des contraintes, bien sûr les habitations seront des contraintes fortes qui seront retenues mais il y en a aussi d'autres. En prenant en compte toutes ces contraintes, on va pouvoir dégager des solutions, des fuseaux. Ces fuseaux ne seront, et vous avez raison, pas forcément à l'emplacement exact de la ligne et donc à partir de là on pourra tout à fait, s'il est nécessaire, si c'est le compromis qui se dégage et si les accords vont dans ce sens, déplacer la ligne. Toutefois si on la déplace, il faut trouver un endroit où la mettre. Vous voyez donc bien qu'il faudra avoir une concertation locale autour d'une table pour que concrètement on puisse apporter des solutions. Première solution : en prenant les extrêmes on remplace la ligne exactement là où elle est parce que là où elle est, il y a déjà une ligne donc on en met une autre ou alors on essaye d'améliorer le tracé parce que effectivement l'environnement depuis 1953 a changé et qu'il faut intégrer ce nouvel environnement.

André Magne

Oui parce qu'entre le ferroutage, les deux lignes à haute tension et le couloir aérien ça fait beaucoup, ça commence à bien faire, il faut le savoir ça. Nous sommes gâtés. Par contre est-ce que vous pouvez vous écarter des deux couloirs sur la gauche et sur la droite ?

Ange Sartori (?)

Est-ce qu'on pourrait éventuellement essayer de chercher quelques mots simples pour essayer de clarifier un petit peu. Si je comprends bien on a : un couloir, ensuite on a une aire d'étude, ensuite on arrive à l'intérieur de cette aire d'étude à définir des fuseaux, c'est bien cela ? Entre ces trois passages, entre le couloir, l'aire d'étude et les fuseaux, quelle est l'intervention possible de la population et du public, les points de contacts avec ces études ?

Michel Hersemul

Oui alors je disais tout à l'heure quand je présentais la procédure, que la procédure de concertation, celle qui permet de définir l'aire d'étude et à l'intérieur de l'aire d'étude, les fuseaux dans lesquels on va demander à RTE de placer sa DUP, est une procédure plutôt institutionnelle. Dans le passé, jusqu'à encore Septembre, elle était même réservée aux représentants élus donc aux Maires, aux administrations et aux associations les plus représentatives du secteur. La circulaire de Madame Fontaine de septembre ouvre la possibilité lorsque les cas deviennent difficiles, lorsqu'il y a des souhaits marqués de la part des élus, d'élargir cette concertation en recherchant par des moyens divers et variés à toucher le plus de public possible. Dans le cas présent, il y aura aussi le résultat du travail de la commission qui le cas échéant, pourra influencer la chose mais il n'y a, entre guillemets, rien d'interdit dans cette démarche. Sur le principe on a deux lignes existantes, et on voudrait bien en remplacer une de faible capacité par une nouvelle, en fin du moins RTE le voudrait et l'Etat à priori a donné un accord de principe sur l'intérêt de cette solution. A partir de là, l'idée du protocole c'est de dire : on ne va pas en site vierge quand on a des lignes qui existent, on essaye d'abord de renforcer les lignes qui existent. C'est le premier principe. Après, si en appliquant ce principe, on obtient des aberrations, c'est-à-dire que la ligne, qui est de 1953, et qui a 50 ans derrière elle bientôt, des maisons sont dessous et autour, et en se décalant de 100 mètres on y échappe et bien on va se décaler de 100 mètres. La question est de savoir si en se décalant on aura effectivement une meilleure solution. L'aire d'étude devra ménager un certain nombre de conditions sinon elle ne sert à rien, donc il y a dans l'élaboration de l'aire d'étude des d'allers-retours pour déterminer ce qu'on peut faire et ce qu'on ne peut pas faire. Maintenant vous dire aujourd'hui, alors que le principe n'est pas acté, que poursuivre le projet serait idiot est impossible et vous pourriez d'ailleurs reprocher au maître d'ouvrage de dire vous voyez vous avez déjà tout fait puisque vous avez déjà regardé ce qui se passe ici. Donc, aujourd'hui, très clairement, RTE n'a pas regardé de fuseaux, l'Etat ne leur a pas demandé et ce dont on dispose c'est d'une étude environnementale, Monsieur Lefèvre pourrait peut-être vous la montrer, qui recense les difficultés environnementales existantes. C'est une image de ce qui existe mais en aucun cas on a « prémaché » la suite.

Martine Chambon

J'habite aussi sous la ligne et j'aurais voulu savoir si dans la ligne actuelle le courant était régulier ou si parfois il est saturé et donc plus fort à certains moments de la journée ?

Serge Dubus

Oui bien sûr. Le transit peut être différent selon les périodes de l'année, selon les moments de la journée mais pourquoi ?

Martine Chambon

Parce que ça se ressent sur la télévision et sur le téléphone.

Serge Dubus

Alors si vous avez des nuisances de ce type, en effet il ne faut pas hésiter à demander des mesures au niveau du groupe d'exploitation de nos services qui sont chargés de l'entretien.

Martine Chambon

J'ai téléphoné à RTE à Albertville et ils m'ont dit qu'ils allaient faire le nécessaire, ça a duré un petit peu et ça recommence.

Serge Dubus

Alors ce qu'il se passe dans ce cas là c'est que les services viennent, ils font des mesures pour vérifier que vos perturbations viennent bien de la ligne, ce qui n'est pas forcément obligatoire, et si elles proviennent bien de la ligne ils doivent mettre en œuvre, en effet, des mesures correctives. Donc si ça n'a pas tenu dans la durée il ne faut pas hésiter à les recontacter.

Martine Chambon

J'aurais également voulu savoir où va et à qui sert le courant que vous emmenez à Grande Ile ?

Serge Dubus

Bien sûr le réseau 400000 volts (on peut peut-être reprendre la carte) est un réseau interconnecté c'est-à-dire que c'est un réseau interrégional, même national donc il n'est pas destiné simplement à la consommation de la Savoie. Par exemple, pour le poste de Grande Ile qui fait partie des grands postes d'interconnexion à 400 000 volts, vous voyez qu'il est raccordé au poste d'Albertville, qui lui-même est raccordé au poste de Génissia et ainsi de suite (on n'a pas représenté tout le réseau, on a une carte de l'ensemble du réseau français et même européen mais elle est pas très facile à lire, toutefois si vous souhaitez, on pourra la passer toute à l'heure). En gros, voilà comment c'est organisé. Alors quel est le rôle du réseau 400 000 volts ? Il est de transporter l'énergie des grands centres de production, plus exactement des centrales, aux centres de consommation donc des grandes villes. Donc de Grande Ile vous voyez que nous avons un réseau maillé. Qu'est ce qu'un réseau maillé ? Ça veut dire qu'il y a une certaine redondance dans la distribution de l'énergie c'est-à-dire que si une ligne est coupée, par exemple pour une cause d'avarie, de maintenance ou autre, il faut absolument que ce soit transparent pour la clientèle. Il faut une garantie absolue qu'il n'y a pas de perte d'alimentation, pas de coupure, même au cas où une ligne serait coupée pour des circonstances fortuites x ou y. Donc, c'est une des raisons qui fait que vous avez ces postes d'interconnexion qui permettent de relier les lignes entre elles, donc au niveau de Grande Ile on a non seulement une partie de l'énergie qui sert à la consommation propre de la région domestique et industrielle et une partie qui sert à l'interconnexion globale du réseau national et même international puisque l'ensemble des réseaux européens sont maillés entre eux pour des raisons de secours et de mutualisation. Je ne sais pas si j'ai été clair mais c'est l'idée.

Martine Chambon

Si vous augmentez la puissance du réseau, vous savez bien aussi qu'EDF produit de plus en plus d'électricité et en l'occurrence la vend à l'étranger, est-ce que vous trouvez ça normal que pendant que les allemands font des efforts, eux, pour supprimer leurs centrales nucléaires nous on s'en fout, on bousille tout le paysage, tout ça pour vendre de l'électricité ?

Patrick Bortoli

C'est une bonne question pour un producteur. C'est vrai qu'aujourd'hui la donne a un peu changé et nous RTE notre rôle est faire transiter l'électricité sur le réseau de tous les producteurs pour tous les consommateurs. Aujourd'hui on doit assurer un traitement non discriminatoire de l'ensemble des utilisateurs. Les utilisateurs quels sont-ils ? Effectivement, dans la région, en gros pourcentage, vous avez le producteur qui s'appelle EDF puisque tous les barrages hydrauliques qui produisent de l'énergie renouvelable sont EDF. Mais maintenant, on commence à voir apparaître d'autres producteurs, la Compagnie Nationale du Rhône travaille avec les belges avec Electrabel, c'est un consortium Belge compagnie / Nationale du Rhône qui fournit l'électricité et puis bien

sûr il y a le charbonnage de France qui travaille avec les espagnols. Le paysage a donc été complètement modifié et va sûrement être bouleversé dans les années à venir puisque aujourd'hui vous savez que seuls les gros clients peuvent choisir leur producteur mais que 2007 c'est demain et vous consommateurs particuliers vous pourrez choisir votre fournisseur d'énergie (c'est plutôt le terme approprié). Avec tout ça, devra se débrouiller pour qu'à aucun moment notre réseau soit saturé, de façon à ce que l'on puisse assurer à tout moment le respect de l'équilibre production-consommation. Alors aujourd'hui quel producteur produit et à qui vend-t-il ? Juste peut-être pour donner un exemple très schématique, très symbolique et avec des flèches dans tous les sens, je vous l'avoue, mais c'est pour un peu marquer vos esprits. Par exemple, un consommateur italien va acheter de l'énergie en Belgique c'est-à-dire que là, le producteur français n'a rien à voir. Imaginez qu'on éteint tout en France, qu'on coupe complètement tous les sites de production et nous on ne consomme rien du tout, black out total. On pourrait se dire donc que lorsqu'un italien qui va acheter à un belge font leur cuisine et puis nous on s'en moque. Le problème c'est que nous RTE, ça nous embête fortement, parce que si on prend un peu les chemins de l'électricité et bien cette dernière elle va où elle veut et donc aujourd'hui on s'aperçoit que nous RTE sans que personne ne fasse quoique ce soit en France on va s'en prendre plus de 30 % sur notre réseau et on y est absolument pour rien. Si on prend le schéma suivant avec une belle caricature de l'Europe donc vous avez l'Espagne, le Portugal etc...on voit entrer le B (la Belgique producteur) et l'italien qui lui, attend son électricité. Globalement on s'aperçoit déjà que depuis la Belgique, il y en a déjà presque la moitié qui part dans le mauvais sens et qui va en Hollande, donc ce qui ne va pas nous arranger forcément et on s'aperçoit que malgré que la France ne produise rien et bien il y en a 59 % qui va venir chez nous parce que le réseau est là et que Rhône-Alpes et la France se sont très bien situées au niveau européen en terme de répartition géographique. Dans ces 59 %, vous en avez une partie qui va passer par la région Rhône-Alpes vers la Suisse, une partie va passer par la région Rhône-Alpes vers l'Italie, une autre partie va passer par l'Allemagne, la Suisse, une autre partie par l'Autriche, l'Italie et il y a même une partie qui va faire un petit détour en Slovénie pour revenir en Italie et tout ça on ne le maîtrise absolument pas. On doit intégrer ce fait dans nos prévisions pour qu'après en rajoutant nos problèmes hexagonaux ou nos problèmes régionaux, quand on rajoute les couches, globalement notre réseau permette à vous, utilisateurs, aux entreprises de la région, aux utilisateurs de l'ensemble du réseau, d'avoir l'électricité au bon moment et sans problème sur vos lignes. On voit aujourd'hui que c'est très, très complexe et cet exemple montre que le chemin de l'électricité entre le flux physique et l'échange commercial ce sont deux mondes différents. Malheureusement, nous RTE, service public, on doit faire en sorte qu'on puisse recoller les morceaux pour qu'à tout moment on n'ait pas de problèmes au niveau Rhône-Alpes et au niveau français.

Michel Delhommez

Je vais donc intervenir en complément de ce que vient de dire Monsieur Bortoli. Ce problème que vous soulevez en interpellant le ou les producteurs ainsi que, dans le fond, la politique énergétique qui est suivie en France, on a prévu de l'aborder lors des réunions thématiques du début de l'année prochaine et notamment de celle du 18 février à Bourgoin. Nous convoquerons quelques experts qui viendront exposer, de façon plus précise et globale tous ces enjeux de politiques commerciales des producteurs et de transport d'électricité dans le cadre de la politique énergétique.

Alain de Mongeot

Habitant des Marches en limite d'Apremont

Je voulais vous demander, dans l'optique où la ligne est doublée, de combien d'espace les poteaux doivent-ils être espacés au minimum ?

Serge Dubus

Il y a des contraintes techniques bien entendu, enfin il y a surtout des règles de sécurité c'est-à-dire qu'il n'est pas admissible que les câbles puissent se toucher. En 400 000 volts, le danger vient avant que les câbles se touchent, puisqu'il y a des risques de balancement dû au vent. Il y a donc un certain nombre de coefficients de sécurité qui sont pris en compte et des distances à respecter pour éviter qu'il n'y ait le moindre risque. Il ne doit

pas y avoir d'amorçage possible entre les câbles. Donc, en gros, cela dépend bien sûr du profil de la configuration et du projet de détails qui n'est pas encore engagé. Mais je peux vous dire qu'il faut compter en gros une vingtaine de mètres pour des lignes à 400 000 volts entre les câbles qui sont les plus proches, c'est-à-dire le câble d'extrême droite de la première ligne, et les câbles d'extrême droite de la deuxième ligne. Compte tenu de l'envergure des consoles, des poutres, ce qui correspond à peu près, si je m'intéresse à la distance entre les deux axes des lignes dans la mesure où elles seraient mises en parallèles, à 80 mètres entre axes dans un couloir commun.

Jacky Saint André

Dans le cadre d'une reconstruction sur place est-ce que vous pouvez couper le courant dans la ligne ?

Serge Dubus

Oui bien entendu cela rejoint un peu les questions de sécurité. C'est une question même plus large que vous posez là, si je vous comprends bien. On vous a répété toute la soirée que cette ligne de 1953 constituait un maillon faible, qu'elle était souvent à la limite de surcharge et qu'elle transitait plus d'énergie qu'elle le pouvait cela veut dire que cette ligne, finalement, elle est très importante pour le réseau et il est très difficile de s'en passer. Donc vous nous dites que on veut la démonter et la remplacer par une ligne qui va être mieux, comment allons nous faire pour nous en passer pendant le temps des travaux. Alors là, vous avez raison, c'est très clair il ne va pas être possible de commencer par démonter la ligne tranquillement en se disant que maintenant que l'on y voit plus clair, on va construire la nouvelle. Non. Il va falloir gérer les deux ensembles. L'idéal pour nous dans les faits, si la concertation propose cette hypothèse comme la plus pertinente, de reconstruire à côté de la ligne qu'on va déposer et non directement dans l'axe. Cependant, dans certains tronçons, s'il s'avère au cours de l'étude de l'utilité publique et de la concertation que nous aurons tous ensemble, que c'est le même axe qu'il faut conserver parce qu'il y a des habitations ailleurs ou pour toutes autres raisons, et bien nous sommes capables de reconstruire la ligne dans le même axe. C'est plus difficile, donc c'est plus cher, je ne vous le cache pas, mais c'est possible. Simplement la seule contrainte, entre guillemets, qui se pose véritablement, c'est qu'il faut pouvoir décaler les pylônes de façon à pouvoir préparer les massifs. Vous savez que les pylônes reposent sur des massifs en béton, qui sont préparés à l'avance, donc il faut que ces massifs soient préparés, pour qu'on puisse commencer à monter les premiers tronçons des futurs pylônes jusqu'à la limite de la distance de sécurité. Après, bien sûr, quand on engage la distance de sécurité il faut évidemment couper la ligne et ce sera à nous de nous débrouiller avec nos collègues RTE du système pour prévoir des plans d'aménagement du réseau qui permettent, pendant les périodes les plus favorables, c'est-à-dire essentiellement l'été (on imagine deux campagnes d'été vous l'avez vu sur le planning toute à l'heure), de reconstruire la ligne en minimisant les contraintes qui seront posées par les indisponibilités indispensables qui devront être programmées sur la ligne à remplacer.

Danielle Droquet (?)

Vous dites que c'est plus cher mais vous n'avez pas l'impression avec tous les milliards que vous avez gaspillés pour Super Phoenix, que du fric il y en avait ? J'attends la réponse.

Michel Hersemul

RTE, très courageusement, demande à l'administration de répondre. RTE est une entité maintenant indépendante au sein d'EDF. Effectivement on est toujours coupables des crimes de ses parents, mais jusqu'à une certaine mesure quand même. RTE a aujourd'hui des contraintes économiques qui sont tout à fait marquées, vous savez que la loi de transposition de la directive européenne qui date de février 2000, a créé en même temps qu'elle a créé RTE, une commission de régulation de l'électricité, qu'on appelle la CRE et qui surveille de très près l'ensemble de l'activité de RTE en particulier en terme d'une part, d'accès au réseau c'est-à-dire qu'elle vérifie que RTE joue bien son rôle de main invisible du marché et que n'importe quel producteur peut effectivement à des tarifs concurrentiels et sans contrainte technique insurmontable être relié à n'importe quel,

alors je ne sais plus si j'ai dis producteur ou consommateur mais enfin qu'un producteur et un consommateur peuvent être reliés ensemble, mais surtout au meilleur coût. La CRE se préoccupe du coût des lignes et il est bien évident que l'Etat à la fois concessionnaire et actionnaire de RTE attache aussi de l'importance à cela. Le projet de Super Phénix a coûté de l'argent, ça c'est une chose. C'est le producteur EDF qui aujourd'hui en supportera une part essentielle et pas RTE. Par contre il est clair que RTE a des contraintes économiques qui pèsent sur lui et que le coût du transport ne pourra être contrôlé que si RTE contrôle ses coûts et que les protocoles dont on parlait tout à l'heure, qui en particulier demandent à RTE de mettre l'accent en terme d'enfouissement sur le 63 000 volts en sites urbains, un protocole qui est à la fois là pour s'assurer que les progrès se font mais qui vérifie en même temps qu'ils ne se font pas au détriment de la capacité économique du réseau. Voilà je ne peux pas vous répondre mieux.

Danielle Droquet (?)

Oui parce que tout à l'heure, quand vous expliquez que les belges, par exemple, vendraient de l'électricité à l'Italie, donc c'est vous EDF qui facturerez le fait qu'ils utilisent les lignes sur notre territoire à nous ?

Patrick Bortoli

On fonctionne comment, RTE pas EDF parce que EDF n'est pas au guichet de péage, on fonctionne comme une autoroute. Il y a des utilisateurs qui veulent passer sur un réseau donc ils paient un péage, je ne rentre pas dans le détail du tarif qui est fonction comme une autoroute donc qui est fonction de la taille du véhicule. Le tarif est donc plus ou moins important, c'est la même image, le même système. Le seul point c'est que la commission de régulation de l'électricité veille à ce que, au péage, on n'interdise pas à certains de passer parce qu'ils sont étrangers et parce qu'ils ne sont pas du groupe EDF par exemple. On nous surveille de très près, pour vérifier qu'on ne met pas de côté ceux qui ne sont pas d'EDF. Mais à l'inverse, l'équité de traitement va dans les deux sens et la CRE est là aussi pour vérifier que RTE ne privilégie pas EDF mais qu'à l'inverse, il ne le lèse pas. Donc, nous aujourd'hui notre rôle est très cadré, très vérifié. On doit avoir un réseau tout le temps disponible pour que tout le monde puisse, comme le disait monsieur Hersemul, négocier entre producteurs et consommateurs de façon à fluidifier le marché et donc de permettre à la concurrence de s'installer. En aucun cas, sauf justification technique comme le cas de Chaffard – Grande Ile, on doit mettre en avant, pour empêcher des gens de circuler sur notre réseau, des contraintes techniques. Au-delà, même moi j'ignore qui négocie avec qui en terme de production. Aujourd'hui il n'y a que quelques gros clients qui travaillent avec des producteurs étrangers, mais 2007 c'est demain et n'importe qui pourra prendre son électricité chez un belge ou un allemand. RTE sera alors là pour s'assurer que tout le monde puisse circuler sur notre réseau, peu importe la couleur de l'électricité qui passe, qu'elle soit couleur espagnole, couleur belge ou allemande ou couleur danoise, c'est l'Europe de demain. Par contre si ça se passe mal, on saura nous le dire et nous le reprocher et donc, par anticipation, on essaye de faire en sorte que ça se passe bien.

Monsieur Muset

Je voulais vous demander comment ça se passait quand les fils s'emmêlent sur la même ligne, comme c'est arrivé, il y a deux ans lors d'une tempête. Est-ce qu'il y a risque de rupture parce qu'il y a d'énormes amorçages, d'ailleurs ils sont effilochés, est-ce que vous allez les remplacer ?

Serge Dubus

J'ai dit toute à l'heure qu'il y avait des coefficients de sécurité qui étaient prévus et destinés à faire face aux conditions particulières de froid, de vent, de givre, de neige. On peut toujours imaginer des avaries, enfin des aléas climatiques qui dépassent ces coefficients de sécurité, mais ce n'est pas possible de faire des lignes qui résistent à tout. Alors pour faire face à cela, RTE a des équipes et des sous-unités, des groupes d'exploitation transport, on en a parlé toute à l'heure, qui ont entre autres une mission très importante, celle d'entretenir les lignes et de les réparer. Dans les circonstances dont vous parlez, ces équipes-là sont mises sur le pont c'est-à-dire que leur devoir, leur mission...

Monsieur Muset

Mais ce n'est pas le but de ma question. Elle est de savoir s'il y a risque de rupture des câbles lorsqu'ils amorcent entre eux et si vous allez les remplacer vu qu'ils sont effilochés ? Ça se voit à l'œil nu depuis la route en bas.

Serge Dubus

Alors risque de rupture de câbles, ça peut arriver bien entendu, remplacer si c'est effiloché, cela fait partie de la mission du groupe de transport, en effet. Patrick veut compléter ?

Patrick Bortoli

Oui, les câbles peuvent s'abîmer, donc effectivement quand ils se touchent il y a désamorçage, donc vous pouvez avoir certains brins de câbles qui s'effilochent. Il faut savoir qu'à l'intérieur des câbles il y a une lame d'acier qui est en fait l'élément essentiel de la tenue mécanique, les autres câbles autour sont là pour la transmission de l'électricité, donc c'est la section. L'exploitant transport qui est dans la salle ce soir, va sûrement m'aider si je dis des bêtises mais je ne devrais pas me tromper, donc il va vérifier, en fonction du nombre de brins coupés, s'il est nécessaire de faire un emplâtre sur la ligne. Il va donc remettre du câble emboîné, et faire une sorte de pansement s'il y a trop de brins coupés.

Monsieur Muset

L'hélicoptère est passé assez souvent, maintenant s'ils ne le voient pas, il faut qu'ils s'achètent des lunettes ou des jumelles.

Ça fait deux ans que c'est comme ça et personne n'y a rien fait .

Patrick Bortoli

J'ai repéré le Monsieur, j'irai le voir juste après , j'ai deux mots à lui dire.

Monsieur x

Juste une question pour conclure, puisque en fin de compte, on n'est pas concerné par l'option Nord ou l'option Sud. Si j'ai appris ma leçon, il me semble que l'option Sud touche 656 maisons et que l'option Nord touche 229 maisons, si l'on parle d'impact, le choix est déjà fait, non ?

Serge Dubus

Oui, enfin comment s'est présenté le choix de l'option ? Le Préfet de l'Isère a demandé à ce que soient faites des études environnementales. Les habitations sont un des critères de l'étude multicritères qui est à prendre en considération parmi d'autres critères. Donc, c'est vrai que par rapport à l'option nord, l'option Sud touche plus d'habitations par l'option qui est proposée mais pas par l'aire d'études et pas directement par le surplomb de la ligne. C'est un élément parmi d'autres, je dirai qui est à prendre en compte et qui peut éclairer le choix de l'option, il y a certainement des compléments : Monsieur Hersemul

Michel Hersemul

Non, non simplement, effectivement, il faut voir de quelle manière le comptage a été fait, il me semble que c'est des maisons qui sont situées dans une bande de 200 m de part et d'autre de la ligne, donc il y a touché et touché, on peut dire qu'ils sont concernés, sont-ils touchés ? Pas forcément.

Ensuite, il y avait effectivement, suivant les secteurs, des impacts paysagers qui étaient jugés également extrêmement forts, et donc le fuseau de moindre impact, comme son nom l'indique, n'est pas le fuseau parfait, c'est le moins mauvais de tous. Donc, aujourd'hui, le choix n'étant pas fait, je dirais que l'avenir appartient à tout le monde.

Ange Sartori

Bien, on voit que l'on a deux grandes thématiques qui ressortent des préoccupations, un débat sur la santé paraît quelque chose de pas inintéressant, et puis ensuite un débat sur les énergies, donc ce sont des préoccupations tout à fait logiques dans cette ère qui s'annonce du développement durable-, c'est peut être aussi des questions de fond un peu particulières. Je passe maintenant la parole à Monsieur Delhommez pour conclure cette réunion.

Michel Delhommez

Oui, Ange Sartori vient de vous parler du débat sur la santé, du débat sur la politique énergétique, le troisième débat que nous envisageons porte les problèmes de paysage et d'environnement, ce sont les trois grands thèmes que l'on a détectés à ce jour. Je dis bien détecté à ce jour, puisque nous avons encore deux réunions qui risquent de faire émerger d'autres types de préoccupations qui seraient intégrées dans ces réunions thématiques prévues en janvier, février. D'ici là, nous aurons édité le Cahier des acteurs, les lettres du débat, pour continuer à vous informer et à vous mobiliser. Nous pourrions ainsi nous retrouver, pour ceux qui le voudront, lors de ces réunions thématiques en présence des experts que nous aurons convoqués pour mieux vous informer sur les préoccupations essentielles que nous aurons fait remonter. Il y a également les réunions du mois de Mars, qui sont des réunions de synthèse, où nous présenterons les compte-rendus de l'ensemble de nos réunions tels que nous les ferons connaître à la Commission Nationale du Débat Public qui elle, prendra ces conclusions pour les transmettre au Ministère concerné en vue de prendre la décision sur l'opportunité des travaux et autoriser la poursuite des procédures telles qu'elles ont été décrites.

Je vous remercie, et je vous invite à un dernier échange, autour d'un pot qui est offert par la Commune d'Apremont, donc je crois que ce sera du vin d'Apremont qui sera servi, pour ceux qui conduisent, il y a aussi du jus de fruits. Bonne soirée.