

RÉUNION PUBLIQUE A MORESTEL

MARDI 3 DÉCEMBRE 2002

< Propos introductifs >

La première réunion publique organisée dans le cadre du débat public sur le remplacement de la ligne électrique à 400 000 volts entre Lyon et Chambéry s'est déroulée à Morestel (Nord Isère), dans la salle de l'Amitié, en présence d'environ 80 personnes dont de nombreux élus et/ou responsables d'associations des communes du secteur. Elle a été animée par Yves FRANÇOIS, membre de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP).

Après s'être présenté et avoir rappelé très brièvement le thème de la réunion, Yves FRANÇOIS a passé la parole à Michel DELHOMMEZ, président de la CPDP. Ce dernier a alors présenté les membres de la commission, soulignant la diversité de leurs expériences et de leurs formations :

- Michel DELHOMMEZ, ancien directeur régional de l'environnement (DIREN)
- Béatrice QUINQUET, ingénieur de l'environnement et de l'aménagement du territoire et éco-interprète du paysage
- Henri CONTE, professeur de Droit public à l'université de Lyon 2
- Yves FRANÇOIS, président de la commission environnement à la chambre d'Agriculture de l'Isère
- Thierry HOMMEL, docteur en économie et chercheur à l'INRA
- Marc JEDLICZKA, directeur d'une association de promotion des énergies renouvelables
- Ange SARTORI, architecte urbaniste à Annecy
- Xavier BOLZE, secrétaire général de la commission, basée à Chambéry.

Le président de la CPDP a ensuite dressé un bref historique du débat public, soulignant qu'avant la création de cette procédure, les consultations du public, notamment sous forme d'enquêtes publiques, intervenaient à un stade tardif et sur une courte durée, « donnant ainsi au public le sentiment d'être mis devant le fait accompli. »

Michel DELHOMMEZ a expliqué que le débat public avait été institué par la loi BARNIER de 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement, avant d'être modifié par la loi sur la démocratie de proximité du 27 février 2002. « L'objectif du débat public », a souligné le président de la CPDP, « est de permettre l'expression la plus large possible de toutes les parties concernées par les grands projets d'aménagement et d'équipement : maître d'ouvrage, pouvoirs publics, élus, associations, experts, riverains, grand public... ». Le débat porte sur l'opportunité, les caractéristiques et les objectifs du projet.

Michel DELHOMMEZ a ensuite détaillé le fonctionnement de la procédure du débat public. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), présidée depuis début novembre, par Yves MANSILLON, est une autorité administrative indépendante à l'image de la CNIL ou du CSA. Elle est composée de 18 membres : élus, membres des juridictions administratives et financières et société civile. La CNDP décide, au vu d'un dossier présenté par le maître d'ouvrage, si un débat public doit être organisé. Si, en raison de ses forts enjeux socio-économiques ou environnementaux, le projet examiné mérite un débat, la CNDP l'organise ou en confie l'organisation à une commission particulière, dont elle désigne le président.

Cette commission particulière est totalement indépendante du maître d'ouvrage, y compris sur le plan financier. La CPDP est à l'écoute du public. « Nous sommes là pour vous apporter toutes les précisions que vous souhaitez concernant le projet, au besoin en faisant appel à des experts indépendants, a commenté Michel DELHOMMEZ. Sans aucun a priori, ni aucune censure. »

La durée maximale d'un débat est de 4 mois. Celui sur le remplacement de la ligne électrique à 400 000 volts entre Lyon et Chambéry, commencé le 25 novembre, s'achèvera donc le 25 mars 2003. C'est le premier débat

public organisé sous la nouvelle réglementation tandis qu'une dizaine de projets avaient été soumis au débat sous l'ancienne réglementation. « Nous allons tout faire pour réussir ce débat, a insisté Michel DELHOMMEZ, mais cela dépend aussi de vous :c'est vous qui en serez les acteurs. »

À l'issue des quatre mois de débat, la CPDP rendra compte du déroulement du débat : toutes les personnes qui souhaitaient s'exprimer ont-elles pu le faire correctement ? Toutes les questions posées ont-elles obtenues des réponses ?... Au vu de ce compte-rendu, le président de la CNDP fera alors un bilan qu'il présentera aux autorités de tutelles. « Dans ce bilan, il leur suggère d'autoriser ou non le projet soumis au débat en tenant compte des remontées et des enseignements issus du débat », a commenté Michel DELHOMMEZ.

Abordant le calendrier du débat, le président de la CPDP a donné les dates des réunions publiques :

- 10 décembre à Apremont
- 11 décembre à Saint-Savin
- 17 décembre à Pont-de-Beauvoisin

La Lettre du Débat n°2 viendra faire le point, en janvier, sur ces quatre réunions. Puis des réunions thématiques suivront en janvier et février, à Optevoz, Les Marches et Bourgoin. Deux réunions de synthèse et de clôture se dérouleront en mars.

Afin de toucher le plus large public possible et/ou d'apporter d'éventuelles précisions, des permanences de membres de la CPDD et de l'équipe RTE sont organisées après chaque réunion :

- 5 décembre à Crémieu
- 13 décembre à Aiguebelette
- 20 décembre à La Bâtie-Montgascon
- 24 janvier à Arandon
- 6 février à Vimines
- 20 février à Saint-Marcel-Bel-Accueil
- 21 mars aux Avenièrès

Les lieux des réunions et des permanences ont été choisis de telle sorte qu'il y ait un équilibre entre la partie nord et la partie sud du territoire concerné par le projet.

Michel DELHOMMEZ a clos son intervention en rappelant que de la documentation avait déjà été éditée pour ce débat et qu'elle était à disposition à l'entrée de la salle : Lettre du Débat, Synthèse du dossier du débat et Dossier du débat complet. Cette documentation est également disponible sur www.debatlyonchambery.org et un numéro vert est en service depuis le 25 novembre pour toute demande de précision ou toute remarque 0 805 100 001. Enfin, les groupes de personnes ou associations qui le souhaitent peuvent s'exprimer dans les Cahiers des Acteurs.

Après cette présentation du débat public, Yves François a donné la parole Patrick BORTOLI, directeur de projet à RTE pour une présentation du projet.

Patrick BORTOLI a tout d'abord présenté son équipe :

- Serge DUBUS, chef de projet
- Emmanuelle LANGRAND, chargée de concertation
- Michel LEFEVRE, chargé de concertation

Puis il a dressé un bref historique de RTE, entreprise créée en juillet 2000, après la loi sur l'électricité (transposition de la directive européenne de 1996). Indépendante d'EDF, Réseau de Transport d'Électricité est chargé de l'exploitation, de l'entretien et du développement du réseau électrique de 63 000 à 400 000 volts. « Notre devoir est d'assurer une équité de traitement à tous nos clients, c'est-à-dire les producteurs et les consommateurs », a insisté le directeur de projet.

EDF (RTE n'existait pas encore) a saisi les pouvoirs publics sur le projet de remplacement de la ligne électrique à 400 000 volts entre Lyon et Chambéry en 1998. Aujourd'hui, le réseau très haute tension – qualifié par Patrick BORTOLI d' « autoroutes de l'électricité » – dans la région se compose de deux axes principaux : l'axe sud entre les postes de Chaffard et de Grande Ile et un axe plus au nord, entre Saint-Vulbas (centrale du Bugey), Creys et Grande Ile. La ligne Chaffard - Grande Ile date de 1953. Sa capacité est de 1 million de kilowatts. Ce qui est très inférieur à la capacité des autres lignes 400 000 volts de la zone qui est de l'ordre de 3,5 millions de kilowatts. « La ligne Chaffard - Grande Ile n'est plus homogène avec le reste du réseau. C'est un maillon faible, a commenté le directeur de projet. Et cela a trois conséquences principales : des contraintes pour les utilisateurs du réseau, des surcoûts sur le transport de l'électricité et des risques accrus d'incidents. »

Patrick BORTOLI est alors revenu sur chacun de ces trois conséquences, en commençant par les risques d'incidents.

En cas d'avarie sur la ligne Creys – Grande Ile, l'ensemble du transit va se reporter sur la ligne Chaffard - Grande Ile. Comme cette ligne a une faible capacité, elle va entrer en surcharge et donc être « déclenchée », c'est-à-dire mise hors service, pour des raisons de sécurité. Le trafic va alors se reporter sur les lignes encore en service avec le risque de surcharges et de « déclenchements » en cascade. « Au final, un incident de grande ampleur synonyme de rupture d'alimentation pour un grand nombre de clients de la région est possible, a résumé Patrick BORTOLI. Donc, pour se prémunir de ces incidents en cascade, RTE effectue de nombreuses manœuvres techniques sur le réseau. Or plus il y a de manœuvres, plus les risques de problèmes sont importants. »

Puis évoquant la question des surcoûts sur le transport de l'électricité, le directeur de projet de RTE a expliqué qu'à cause du « maillon faible Chaffard - Grande Ile », il y avait deux sortes de surcoûts. D'abord, celui dû à l'échauffement de la ligne : quand une ligne est mal calibrée, quand elle n'est pas adaptée à la quantité d'électricité que l'on fait passer à l'intérieur, elle chauffe plus que prévu. Cet échauffement excessif, c'est de l'énergie qui part en fumée. En langage technique, on parle de pertes par effet Joule. RTE estime aujourd'hui le coût de ces pertes à 1,5 millions d'euros par an, soit l'équivalent de la consommation d'une ville de 5 000 à 10 000 habitants.

Le deuxième type de surcoût est lié aux contraintes d'exploitation du réseau. Alors que chaque producteur devrait pouvoir produire comme il le veut puis faire passer sa production sur le réseau, aujourd'hui, comme le réseau n'est pas capable d'absorber l'ensemble de la production à cause du « maillon faible », RTE demande régulièrement aux producteurs de réduire leur production. En compensation, RTE verse à ces producteurs des dédommagements financiers. Mais pour ne pas rompre le nécessaire équilibre production/consommation, en même temps qu'il demande à ces producteurs de limiter leur production, RTE est aussi obligé de demander à d'autres producteurs, mieux situés géographiquement (c'est-à-dire utilisant d'autres lignes pour transporter leur production), d'augmenter (ou de démarrer) leur production pour répondre à la demande des consommateurs. RTE paie alors aussi ces producteurs mieux situés qui acceptent d'augmenter ou de démarrer leur production alors que ce n'était pas prévu.

Évidemment, les surcoûts représentés par ces dédommagements payés aux producteurs, RTE les répercute sur le coût global du transport. Au final, c'est le client qui paie plus cher. En outre, il faut préciser que ces aménagements des plans de production ont des répercussions sur l'environnement. Si on baisse la production hydraulique des Alpes parce que le réseau n'est pas capable de l'évacuer vers les centres de consommation et que pour compenser on demande aux centrales thermiques fonctionnant au fioul de produire plus, cela crée plus de pollution dans l'atmosphère.

Pour remédier à cette situation, RTE propose donc de remplacer « le maillon faible » qu'est la ligne Chaffard - Grande Ile. « Pour cela, nous avons deux options, toutes les deux conformes à l'accord signé par RTE, EDF et l'État sur les réseaux électriques et l'environnement », a expliqué Serge DUDUS, chef de projet. « Cet accord prévoit qu'en cas de construction ou reconstruction de ligne, les couloirs de ligne existants doivent être privilégiés. C'est le cas pour nos deux options : l'option sud emprunte le couloir de la ligne actuelle Chaffard – Grande Ile et l'option nord emprunte le couloir de la ligne Creys – Grande Ile. »

On parle d'option nord et d'option sud, mais cela est surtout valable pour l'Isère car en Savoie, à cause du relief, les deux options se rejoignent.

Dans l'option sud, une ligne à deux circuits serait construite en lieu et place de la ligne actuelle à un circuit. « En lieu et place ou à proximité immédiate car cette ligne datant de 1953, l'occupation des sols a depuis évolué et il faudrait s'adapter à cette évolution c'est-à-dire améliorer à chaque fois que c'est possible ce tracé », a détaillé le chef de projet.

Dans l'option nord, une deuxième ligne serait construite en parallèle à la ligne Creys – Grande Ile.

Revenant sur l'historique du projet, Serge DUBUS a rappelé qu'en 1999 avait démarré une première concertation, sous l'égide du préfet de l'Isère, préfet coordonnateur de cette concertation. Dans le cadre de cette concertation, des études environnementales multicritères avaient été menées pour faire un état des lieux de l'existant : environnement, paysage, habitations, patrimoine... Le résultat de ces études avait été présenté lors de deux grandes réunions, une en Savoie et l'autre en Isère. A l'issue de quoi une des deux options aurait dû être choisie, mais les ministères de l'industrie et de l'Environnement ont alors demandé un débat public sur le projet.

Le débat et le projet ayant été présentés, Michel HERSEMUL, responsable de la division de contrôle de l'électricité à la DRIRE Rhône-Alpes, a ensuite exposé la procédure relative à la (re)construction d'une ligne électrique. « Ce n'est pas vraiment en rapport avec le débat public », a entamé le responsable de la DRIRE, « mais la CPDP a souhaité que j'éclaire tout de même le public sur ce point là. »

RTE est concessionnaire de l'État, qui est aussi son actionnaire. A ce titre, l'État exerce un contrôle sur les activités de RTE tandis que la Commission de régulation de l'électricité exerce elle un contrôle sur les coûts du réseau de transport. Avant de (re)construire une ligne, RTE rédige une justification technico-économique de son projet. Cette justification doit être validée par le ministre pour les lignes 400 000 volts ou le préfet pour des lignes de plus basse tension. La justification technico-économique pour ce projet a été validée en 1998. « Cela signifie que l'analyse de la problématique et la nécessité d'envisager une solution ont été validées mais cela ne veut pas dire qu'un choix de solution a été fait », a insisté Michel HERSEMUL.

A partir de là, la procédure est basée sur une circulaire de septembre 2002 (qui a remplacé la circulaire Billardon de 1993). Cette circulaire prévoit une concertation en deux temps, surtout orientée vers les institutionnels : les administrations, les élus, les associations. Toutefois, la circulaire prévoit des élargissements possibles de cette concertation vers le grand public.

Dans un premier temps, la concertation porte sur l'aire d'étude, définie en fonction des frontières naturelles, de l'habitat... Puis à l'intérieur de la zone, il s'agit de rechercher les différents fuseaux possibles de passage de la ligne et d'en retenir un, le fuseau dit « de moindre impact ». A partir de là, RTE fait une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) au ministre. Le dossier de DUP est soumis aux administrations et aux communes concernées ainsi qu'au grand public dans le cadre d'une enquête d'utilité publique. Ensuite, une demande de permis de construire pour les pylônes est nécessaire. C'est le ministre chargé de l'électricité et le cas échéant (quand il y a mise en conformité des POS) celui chargé de l'urbanisme, qui signe l'arrêté de DUP.

A ce stade, RTE doit conduire trois procédures parallèles :

- l'instruction des permis de construire pour les pylônes
- l'approbation du dossier d'exécution, qui définit l'emplacement précis de chaque pylône
- les mises en servitudes, c'est-à-dire l'obligation faite aux propriétaires qui auraient refusé les démarches amiables d'accepter l'implantation d'un pylône sur leur terrain non bâti

Ce n'est qu'à l'issue de ces trois procédures que les travaux peuvent commencer.

« Pour mémoire, dans le projet qui nous intéresse, il y avait eu une concertation préalable à la concertation sur l'aire d'étude : RTE avait alors proposé deux options, a ajouté le responsable de la DRIRE. Cette concertation préalable s'était déroulée avec les élus et les associations. Une proposition avait alors été faite au ministère de

l'Industrie (NDLR : ministère de tutelle pour l'électricité) qui avait souhaité un débat public. Le débat public est indépendant des procédures que je viens de vous présenter. »

Avant de conclure, Michel HERSEMUL a récapitulé : « Aujourd'hui, il y a le débat public. Après le débat public, il y aura choix d'une des deux options puis définition d'une aire d'étude et d'un fuseau de moindre impact puis enquête publique de DUP et enfin les trois procédures d'instruction des permis, d'approbation du dossier d'exécution et de mises en servitudes avant le début des travaux. »

La partie « présentation » de la réunion étant terminée, Yves FRANÇOIS a rappelé quelques règles simples - arrêt des portables, questions en rapport avec le projet et interventions courtes - avant de laisser la parole au public.

Avant les questions de fonds sur le débat, deux remarques de formes ont été formulées. La première, émanant de M. BOUILLON, de Corbelin, reprochait aux organisateurs le fait que la porte du bâtiment où se tenait la réunion soit restée fermée pendant plusieurs minutes après le début de la réunion. Yves FRANÇOIS a expliqué qu'il s'agissait d'une erreur. La porte a probablement été refermée, pour une question de chaleur, par une personne indépendante de l'organisation qui ignorait que ces portes ne pouvaient s'ouvrir de l'extérieur. La deuxième remarque (Mme PLANTIN, de Leyrieu) concernait les horaires de permanences, en après-midi. Yves FRANÇOIS a expliqué que ces permanences étant organisées dans des mairies, elles doivent se tenir pendant les heures d'ouverture de la mairie.

< Débat >

Jean Fluchère

Président de la Commission Qualité Sécurité Environnement de la Chambre régionale de Commerce et d'industrie

Nous n'avons pas reçu le Dossier de Débat public et l'on voudrait en recevoir un afin de donner l'avis des organismes consulaires de la région dans le domaine du Commerce et de l'industrie.

Mme Plantin

Représentante de la municipalité de Leyrieu et de l'association de la Chapelle de Leyrieu

J'ai bien compris que le débat c'était un homme, une voix. Je m'exprime donc aussi en mon nom personnel.

Nous travaillons sur ce dossier depuis plus de 2 ans et nous avons beaucoup de choses à dire. On ne peut pas tout dire ici et je sais qu'on a la possibilité d'écrire. Je vais donc me limiter à quelques questions mais je dois faire un gros effort.

D'abord une question à laquelle je n'avais pas pensé avant de venir et que m'a soufflée monsieur Dubus. Vous dites qu'il y a pour RTE un surcoût financier lié au fait que cette ligne ne fonctionne pas comme elle devrait et qu'il faut demander aux autres producteurs, par exemple à une centrale thermique, de se mettre en route. Je voudrais savoir qui sont ces producteurs (c'est une question d'information) ?

Par ailleurs, à Leyrieu on s'est toujours posé la question suivante : il y a une ligne au sud qui est obsolète, il faut donc la changer. Mais pourquoi la faire passer chez nous au nord ? Pourquoi ne pas refaire la ligne au même endroit qu'aujourd'hui. Avec du bon sens nous avons du mal à comprendre pourquoi il existe une deuxième option qui passe chez nous.

Le débat public c'est bien pour les questions. Nous travaillons sur le projet et nous en aurons donc beaucoup car nous avançons. Toutefois je voudrais dire que nous voudrions être entendus : nous n'attendons pas seulement des réponses mais la prise en considération de ce que l'on dit.

Yves François

C'est bien l'objet du débat de ce soir. Je vous remercie de votre effort.

Serge Dubus

Aujourd'hui, l'occupation des sols a changé et il y a sûrement des améliorations à apporter. Comme l'a expliqué M. Hersemul, la procédure est la suivante : définir une aire d'étude, choisir des fuseaux et faire valider le fuseau de moindre impact. En plus de cette procédure, il y a l'accord que j'ai évoqué. L'accord passé entre, dans un premier temps, l'État et EDF et puis maintenant en 2002 avec également RTE comme partenaire. Il comporte un certain nombre de clauses qui concernent le nombre de kilométrage de lignes aériennes, les engagements qui sont pris pour développer un certain nombre de longueur de lignes en câbles souterrains, les mesures d'accompagnement prévues pour chaque projet et qui prévoit également, dans la mesure du possible, de ne pas créer de nouveaux couloirs notamment en 400 000 volts de lignes en sites vierges et d'essayer de s'insérer dans les couloirs existants. C'est tout simplement pour cela que l'option nord a été proposée en alternative à l'option sud : parce qu'il existe deux couloirs de ligne 400 000 volts entre Lyon et Chambéry actuellement : soit Chaffard – Grande Ile soit Saint Vulbas – Creys - Grande Ile.

Patrick Bortoli

Aujourd'hui RTE est indépendant et doit absolument être équitable dans l'utilisation de son réseau vis-à-vis de l'ensemble des utilisateurs. Notre métier consiste à connaître notre réseau et ses capacités. Or aujourd'hui on sait que Chaffard – Grande Ile est une zone de congestion, un goulot d'étranglement. Nous sommes donc obligés de limiter certains producteurs qui malheureusement sont moins bien placés sur le réseau et qui en amenant de l'énergie nous apportent des surcharges. Nous devons donc leur dire que non, nous sommes désolés, qu'aujourd'hui le réseau n'est pas structuré et homogène. Que les problèmes que nous avons ne nous permettent pas d'accepter qu'ils produisent. On va donc devoir les dédommager.

Mais en tant que service public, nous avons une responsabilité d'équilibre production / consommation. Ce n'est pas parce que l'on va empêcher certains de produire que l'on va couper le courant chez d'autres pour équilibrer la production et la consommation à la baisse. On va donc demander à d'autres producteurs de démarrer.

Pour répondre à votre question : quels sont les différents producteurs ? Dans la région, il y a bien sûr EDF pour l'hydraulique et la Compagnie Nationale du Rhône qui travaille avec Electrabel. Demain, il peut également y avoir des producteurs éoliens, peut être pas trop en Rhône-Alpes (mais on en voit des gros dans les starkings block surtout dans les régions atlantiques). J'en oublie sûrement, mais peut être que la DRIRE peut compléter.

Michel Hersemul

Vous avez un certain nombre de cogénérations production mixte chaleur / électricité qui pour certains sont dispatchables donc que l'on peut appeler ou interrompre. Mais en volume il est vrai que c'est peu, par rapport au producteur historique qu'est EDF.

Mme Plantin

Je comprends que c'est surtout en prévision du moment où d'autres producteurs conséquents arriveront sur le marché français. Vous prévoyez ce qui va vous arriver dans quelques années mais pour l'instant les autres producteurs (à part EDF) sont minimes. Ai-je bien compris ?

Patrick Bortoli

Aujourd'hui, l'ouverture du marché existe, les producteurs sont là et je dirais qu'il y a de plus en plus de producteurs différents. Mais la contrainte sur le réseau existe déjà. Ce n'est pas parce qu'il y a certains producteurs qui ne sont peut être pas encore assez diversifiés à votre goût que la contrainte réseau n'existe pas. Et nous aujourd'hui, quand on dit que l'on traite équitablement les producteurs c'est y compris EDF. Il existe d'ailleurs une commission de régulation de l'électricité qui vérifie tout cela.

Geneviève Poupon

habitante de Bouvesse-Quirieu

Je voudrais savoir s'il est possible d'avoir les chiffres de la production et de la consommation totale d'EDF pour la région.

Patrick Bortoli

Pour la problématique de transit sur les lignes, il vaut mieux parler de consommation instantanée, c'est-à-dire que ce n'est pas la consommation sur toute l'année. Le transit à un moment donné, a un appel de puissance de plus de 8 000 mégawatts. Tant de mégawatts, cela amène des transits importants dans les lignes.

Je peux vous donner la consommation totale en France en 2001 (mais on vous enverra les chiffres demandés, pas de problème) : 550 000 gigawattheures. Ça ne va peut-être pas vous parler : 1 gigawattheure c'est l'équivalent de 1 million de kilowattheures donc 500 000 millions de kilowattheures. Dans cette production il y en a en gros les 3/4 issus de la production nucléaire, l'hydraulique, l'éolien et le petit peu de photovoltaïque, donc l'ensemble énergies renouvelables représente un peu moins de 15 % et le thermique classique (centrales fioul ou charbon) de l'ordre de 9 %. Voilà un peu près la répartition.

Geneviève Poupon

Qu'est ce que consomme la France ?

Serge Dubus

Tout ce qui est produit est consommé.

Geneviève Poupon

Tout est consommé en France ? Je voudrais savoir ce qui est consommé en France.

Serge Dubus

Non tout n'est pas consommé en France. Je n'ai pas le chiffre en tête mais...

Geneviève Poupon

Est-ce que l'on consomme plus que ce que l'on produit ?

Patrick Bortoli

C'est plutôt un producteur qui devrait vous répondre. Nous gestionnaire de réseau on gère le transit de l'électricité. Aujourd'hui globalement, la France est exportatrice dans le cadre des échanges et des interconnexions européennes qui existent. De combien je ne peux pas vous le dire, je suis à RTE. Il faudrait poser la question aux producteurs, mais globalement la France est exportatrice d'électricité.

Serge Dubus

Ce que je peux vous préciser c'est que le projet de remplacement de la ligne 400 000 volts entre Lyon et Chambéry n'est pas lié à un problème de consommation. C'est un problème de sécurisation du réseau. P. Bortoli a expliqué qu'il est du devoir de RTE de garantir une sécurité d'alimentation de l'ensemble des clients, même au cas où il y aurait une avarie sur une autre ligne. On a vu tout à l'heure que si par suite d'un orage, d'un déclenchement, d'un aléa climatique... une ligne par exemple entre Creys et St Vulbas se trouvait coupée pour des raisons de sécurité, toute sa charge se reporterait sur la ligne de 1953, qui, si des mesures palliatives n'étaient pas prises en permanence, serait également par surcharge coupée. Donc je ne reviens pas sur l'ensemble de l'argumentation mais c'est la raison pour laquelle RTE propose son remplacement. C'est un problème de sécurisation de l'alimentation de l'est de Rhône-Alpes et non pas, en tant que tel, un problème d'augmentation de consommation.

Geneviève Poupon

Mais l'électricité qui va passer dans cette ligne, où va-t-elle aller exactement ? Elle est pour nous alimenter mais pas seulement. Est-ce qu'elle va alimenter le réseau en Europe ?

Serge Dubus

Non bien sûr, le réseau à 400 000 volts est un réseau d'interconnexion, ce n'est pas un réseau uniquement régional. C'est un réseau d'interconnexion nationale et bien sûr international. Il est important que les réseaux soient interconnectés pour plusieurs raisons, notamment des raisons de secours mutuel. Il y a également le fait que les heures de consommation ne sont pas les mêmes d'un pays à l'autre. Il est important que puisse donc s'organiser une sorte de mutualisation des moyens de production de façon à pouvoir gérer un réseau global correctement. Il y a également des contrats qui sont passés entre producteurs et consommateurs.

Geneviève Poupon

Alors là, ça va aller dans quel pays d'Europe cette ligne ?

Patrick Bortoli

Juste avant je voudrais revenir sur la problématique. Aujourd'hui, même si le réseau est interconnecté en Europe, on est sur une problématique Rhône-Alpes. Actuellement, le maillon faible que représente la ligne fait qu'un consommateur placé du côté de Chambéry aurait des contraintes à certains moments de la journée. Alors je ne vais pas entrer dans le détail des heures pleines / heures creuses mais face à quelqu'un qui voudrait beaucoup consommer à certains moments de la journée, on serait obligé de le limiter parce que globalement le transit entre Lyon et Chambéry serait trop important pour la ligne. On est bien sûr un transit entre le point de départ : Lyon et d'arrivée : Chambéry. Après effectivement le réseau globalement THT est relié avec un réseau 225 000 volts voire 63 000 volts qui va aller sur Chambéry même, redescendre sur Grenoble et revenir sur le nord Isère : c'est de l'interconnexion, c'est le système de la toile d'araignée si vous préférez. Donc premier point, le réseau 400 000 volts va permettre d'irriguer complètement le département à des niveaux de tensions inférieurs. Naturellement les industriels seront raccordés à des niveaux de tension de l'ordre de 63 000 volts voire 20 000 volts pour les moins importants et vous, consommateurs, vous serez reliés en basse tension en 220 volts. Mais Chambéry (Grande Ile) est un point d'injection comme il y en a beaucoup en France c'est-à-dire d'amenée de la forte puissance. Cette puissance est répartie dans le département. Aujourd'hui le problème, c'est un transit trop important entre le poste de Chaffard et le poste de Grande Ile indépendamment de tous les échanges avec les autres pays. C'est un problème pour Rhône-Alpes.

M. Tournier - maire de Courtenay

On est dans une procédure de Débat Public. Je pense qu'on ne peut que s'en féliciter puisque c'est l'un des premiers si j'ai bien compris qui s'inscrit dans le cadre de la loi de démocratie de proximité. Cette loi répond, je dirais, à une demande sociale d'information et d'expression. Je lis que la CPDP ne donne en aucun cas un avis sur le projet. Sur une autre plaquette je lis « à l'issue des 4 mois, durée au cours de laquelle va durer le débat, un compte rendu et un bilan portant sur le déroulement du débat seront rédigés par la CNDP. Puis RTE indiquera quelles suites il souhaite donner au projet et les modifications envisagées en fonction du débat ». Mon interrogation à la fin, est de dire : est-ce que c'est une concertation pour faire de la concertation ou est ce que c'est une concertation je dirais tronquée (comme on dit en jargon local les dés sont pipés).

Yves François

Je crois que notre Président l'a bien expliqué tout à l'heure, le rapport qui sera fait par la CPDP à la CNDP donnera le résultat de ce débat public. Pour l'instant il est impossible de dire ce que sera ce résultat puisque l'on commence. Donc je crois que comme le Président l'a dit et comme je l'ai un peu rappelé, nous nous essayons à une forme de démocratie qui est nouvelle. Alors effectivement, on peut dire d'emblée que l'on « jette le bébé avec l'eau du bain » ou bien on essaie tous ensemble, de jouer le jeu pour voir effectivement ce qui va en sortir. C'est un peu comme ça que je vois les choses.

Michel Delhommez

Il faut rappeler que le débat public est en amont de toute décision et que nous avons à nous exprimer sur l'opportunité même du projet, ce qui dépasse l'option Nord et Sud. Bien évidemment, la réponse technique que RTE a actuellement à son problème est de proposer deux options. Mais le débat va bien en amont de tout cela. Notre rôle n'est pas de prendre position sur le projet mais de rendre compte auprès de la CNDP que le débat s'est déroulé en toute transparence, que tout le monde a pu s'exprimer. Les conclusions qu'on peut en tirer sont celles qui seront prises dans les compte-rendus des présentes réunions et de celles à venir.

M. Ferraris de Vignieu

Je voudrais revenir sur les cartes. Vous nous dites que la production d'électricité se situe au niveau de Chaffard et que votre souci est de desservir Grande Ile. Actuellement il y a une ligne qui passe par Saint Vulbas, Creys, Grande Ile et une ligne qui passe Chaffard – Grande Ile. La ligne Chaffard - Grande Ile est la plus obsolète puisqu'elle date de 1953. Donc le maillage, tout à l'heure vous parliez d'une toile d'araignée au niveau du réseau de distribution, si la ligne Chaffard Grande Ile disparaissait par suite d'accident ou par suite de vétusté, votre solution-serait de passer par Saint Vulbas – Creys – Grande Ile, vous vous retrouveriez donc dans une situation telle que vous n'auriez plus qu'une ligne de transport. À mon avis, il est relativement dangereux pour un prestataire de n'avoir qu'une porte de sortie ou alors cela veut dire que vous avez actuellement un autre bouclage possible. Si l'autre bouclage est possible, pourquoi persister à vouloir faire Chaffard – Grande Ile ? Et deuxième question : la ligne Chaffard - Grande Ile, si elle est obsolète (mais c'est une question d'épicerie et je n'y connais rien) est ce qu'il ne faut pas seulement changer les câbles et pas les pylônes ?

Serge Dubus

Je ne sais pas si j'ai bien compris votre première question : vous voulez dire que si c'était l'option nord qui était retenue, c'est à dire si la ligne Chaffard – Grande Ile était reconstruite entre Saint Vulbas – Creys et Grande Ile, il n'y aurait plus qu'un seul couloir de ligne entre Lyon et Chambéry. Est-ce que c'est bien ça ?

M. Ferrari

C'est bien ça.

Serge Dubus

Alors c'est vrai, vous avez entièrement raison. D'ailleurs, je ne l'ai pas expliqué tout à l'heure, vous auriez pu nous demander si RTE en somme, avait une préférence entre les deux options. Est-ce qu'on en a une ? Je pourrais dire tout de suite que les deux options répondent à la problématique. C'est-à-dire que la ligne Chaffard – Grande Ile, qu'elle soit reconstruite en lieu et place ou a proximité, pour l'option sud ou qu'elle soit reconstruite dans le couloir nord, le problème est réglé : que ce soit en terme de sécurisation du réseau ou en terme de mise a disposition des producteurs d'un réseau qui leur permette d'exploiter correctement leurs installations. Il n'y a pas de préférence importante à ce niveau. Il y en aurait tout de même une petite et vous avez raison de le souligner. En effet, si c'est l'option nord qui est retenue, outre le fait que la ligne coûtera plus cher (je ne vais pas donner les détails, mais on pourra vous les donner) tout simplement parce qu'elle est plus longue, « l'inconvénient » c'est qu'on aurait à ce moment-là un seul couloir de ligne à 400 000 volts entre Lyon et Chambéry. Dans des cas exceptionnels, les lignes sont construites bien entendu avec des coefficients de sécurité fait pour faire face aux vents forts, au givre et à la neige collante, mais on l'a vu déjà dans le passé, on peut imaginer des conditions climatiques, restreintes sur une zone géographique, mais qui sont d'une sévérité telle qu'elles dépassent les coefficients de sécurité qui sont imposés et adoptés. Dans ce cas, en effet, je vous l'accorde, on aurait, bien que les deux options répondent à la problématique, une petite préférence pour l'option sud car elle permettrait sur les 2/3 du parcours de maintenir deux couloirs entre Lyon et Chambéry, donc c'est vrai ce serait plus sécurisant.

Yves François

Donc la question sur le bouclage existant ou non, en cas justement de problème...

Serge Dubus

Pourriez-vous peut être reformuler la question ?

M. Ferraris

Oui je disais que si cette ligne, qui est obsolète, devait demain tomber par terre vous n'avez plus qu'une seule ligne : la ligne actuelle nord. Cela veut dire que ce n'est pas très prudent, en tant que gestionnaire, de n'avoir qu'un seul système de réseau ; donc dans l'immédiat et pour parer à quelques événements qui pourraient se produire vous avez certainement un autre bouclage possible, par ailleurs

Serge Dubus

En fait, ce sont des mesures qui sont prises, car vous l'avez bien compris cette ligne de 1953 est menacée de surcharge. Si elle est menacée de surcharge c'est qu'évidemment elle est souvent aux limites de ses capacités de transport et donc le réseau ne pouvait pas s'en passer. En effet, si elle était coupée pour des questions de sécurité, la charge se reporterait sur d'autres lignes. Alors pour éviter cela, des mesures palliatives sont prises. On pourra en reparler mais les postes d'interconnexion servent non seulement à transformer l'énergie, à changer le niveau de tension, à passer de 400 000 volts à 200 000 volts, elles servent aussi à choisir par l'intermédiaire de jeux de barres, d'aiguillages, les meilleurs chemins possibles pour l'exploitation des lignes en fonctions des indisponibilités, des travaux et des risques qui peuvent survenir sur chacune des lignes. Alors sur la ligne Chaffard – Grande Ile, du fait de sa trop faible capacité, la conduite du système chez RTE est obligée de s'interdire certains schémas de réseau. Certains présenteraient un trop grand risque de surcharge et donc notamment il y a un démaillage (qui est expliqué dans le dossier mais qu'on pourra réexpliquer si vous le souhaitez) qui fait qu'au poste de Chaffard, la ligne est obligatoirement raccordée au poste de Saint Vulbas pour la rallonger, en quelque sorte artificiellement, afin qu'elle oppose une plus grande résistance au courant, à l'énergie électrique et donc pour qu'elle risque moins de surcharge. Cela permet donc provisoirement d'avoir un correctif, une mesure palliative au risque de surcharge. Mais cela interdit à RTE un certain nombre de schémas de réseau qui dans d'autres configurations seraient bien utiles et en tout cas plus sécurisants.

M. Ferraris

On opte pour une éventuelle ligne sud qui existe actuellement mais qui est obsolète. Dans un souci d'environnement (et ce n'est pas là ma tasse de thé) si on ne faisait que changer les câbles on n'aurait pas d'autre impact sur l'environnement que celui qui existe aujourd'hui. La question ne se poserait pas de recréer une nouvelle ligne 400 000 volts.

Serge Dubus

L'objectif est d'adapter pour longtemps la capacité de transit de la ligne que vous voyez à droite, la ligne Chaffard – Grande Ile de 1953. C'est une ligne 400 000 volts à un circuit (ce sont les 3 séries de câbles que vous voyez là : gauche milieu droite), ça représente en triphasé un circuit à 400 000 volts. L'objectif que RTE propose à la puissance publique, mais également à travers ce débat, c'est de remplacer cette ligne à un circuit par une ligne qui est toujours à 400 000 volts (il n'y a pas plus haut en France comme tension) et qui comportera 2 circuits c'est-à-dire 6 séries de câbles (vous en avez ici 3 d'un côté et trois de l'autre).

M. Ferraris

Je crois que c'est quelque chose d'important à dire : on ne remplace pas une ligne 400 000 volts par une autre ligne 400 000 volts mais qu'on remplace une ligne 400 000 volts par une double 400 000 volts.

Serge Dubus

... une ligne 400 000 volts à un circuit par une ligne 400 000 à deux circuits.

M. Ferraris

Ça fait 2 fois plus de câbles.

Serge Dubus

C'est vrai, ça fait 6 séries de câbles au lieu de 3 vous avez tout à fait raison. Je ne reviens pas sur la capacité de transit.

M. Champier, Maire de Bouvesse

Au vu du tracé, je ne comprends pas très bien cette option nord. D'autre part dans les années 80, avec la construction de la centrale de Creys-Malville, nos communes ont été sillonnées de lignes à 400 000 volts : Creys – Saint Vulbas, Creys – Grande Ile, Creys – Génissiat. Toutes ces lignes ont été assez bien acceptées puisqu'elles accompagnaient un projet industriel important qui apportait une activité importante dans la région. On sait ce qu'il est advenu de Creys-Malville. Si vous nous apportez une autre ligne, la pilule va être dure à avaler. Mais peut-être à plus ou moins long terme, cette ligne trouverait-elle un autre intérêt dans le passage à Creys Malville, Voilà ma question.

Serge Dubus

M. Hersemul, vous souhaitez peut être reprendre les explications sur l'accord ou est-ce que j'y reviens ?

Yves François

Je reformule la question : est-ce que cette ligne nord ne serait peut-être pas associée à une autre production locale d'électricité ?

M. Champier

Vous avez bien compris ma question.

Patrick Bortoli

Elle n'existait pas cette ligne au nord et elle n'existe toujours pas d'ailleurs. Pourtant, il y avait bien une centrale qui s'appelait Creys-Malville avant, donc je dirais qu'on peut avoir une centrale sans nouvelle ligne au nord. Donc la ligne n'a rien à voir avec un quelconque nouveau moyen de production qui serait dans la zone puisqu'il y avait bien un couloir avec une ligne au nord, une centrale nucléaire qui s'appelait Creys-Malville sans le besoin d'une deuxième ligne. Il n'y a pas de lien de cause à effet donc de lien entre une centrale et la ligne. C'est vraiment, comme le disait Serge Dubus, un accord réseau électrique environnement qui dit « explorez les solutions possibles en utilisant les couloirs existants » et c'est bien cet axe là qui a amené les deux options et absolument rien d'autre.

Alain Vignieux – Chimilin

J'ai une question très technique : à quelle distance des habitations vous prévoyez de positionner les conducteurs dans la construction de la nouvelle ligne ? Avez-vous une idée possible des poses et reconstructions de cette ligne ?

Serge Dubus

Questions très précises en effet. Je commence par le calendrier. M. Delhommez l'a bien expliqué tout à l'heure, voilà ce qu'on peut imaginer :

- le débat public va nous occuper jusqu'à fin mars,
- ensuite il appartiendra à M. le Président d'établir son rapport qu'il devra transmettre à la commission nationale,
- M. Mansillon Président de la CNDP établira lui-même un bilan,
- ensuite comme M. Hersemul l'a expliqué tout à l'heure, on retrouvera la procédure normale de concertation à laquelle bien entendu nous sommes astreints. Une fois que l'option de reconstruction de la ligne aura été choisie, validée par la puissance publique, une aire d'étude sera définie et validée, et il nous appartiendra, avec l'aide du cabinet environnemental, de proposer des fuseaux de passage et un fuseau de moindre impact sur lequel sera établi le dossier d'utilité public. Alors, on peut imaginer vu d'aujourd'hui, bien sûr c'est indicatif, une étude d'impacte qui se tiendrait au premier semestre 2004 avec une enquête publique au

second semestre pour une DUP à l'été 2005. Ensuite il reste à mener les études techniques, déposer les dossiers que M. Hersemul a présentés tout à l'heure : dossier d'exécution, vérification des compatibilités techniques qui rejoint d'ailleurs votre première question mais j'y reviendrai. Puis les permis de construire, puisque nous sommes astreints également à cette procédure, qu'on peut donc imaginer au deuxième semestre 2005 ce qui permettrait d'engager les travaux en 2006 pour une mise en service probablement au second semestre 2007. Donc la dépose de la ligne de 1953 serait menée conjointement avec la construction de la future ligne, puisque encore une fois c'est une ligne dont il est très difficile de se passer et il faudrait gérer avec beaucoup de soin les périodes de consignation.

Il y a peut-être deux aspects dans la question que vous posez : il y a tout d'abord les règles de sécurité à quelle distance les câbles peuvent-ils passer au voisinage des habitations ? Bien entendu il y a des règles géométriques qui sont faites pour qu'aucun risque ne soit pris, y compris pour la position la plus basse des câbles. Cette position est celle pour laquelle ils sont les plus chauds ; donc en fonction de la saison, c'est celle pour laquelle il passe le plus de courant et puis c'est aussi celle en hiver par exemple, où les câbles vont être abaissés par suite d'un manchon de givre qui se serait formé dessus. Ce sont des hypothèses qui sont prises en compte et qui donnent lieu à des coefficients de sécurité qui permettent de s'affranchir de tous risques vis-à-vis des personnes et des biens, y compris également en cas de balancement des câbles à cause du vent. Je n'ai pas ces distances en tête mais c'est plusieurs mètres au-dessus des toits pour la position la plus basse et également en voisinage latéral. Donc c'est un autre aspect dans votre question : est-ce qu'on peut construire en dessous des lignes ou est-ce que les lignes peuvent être construites au-dessus des habitations ? Actuellement la législation l'autorise du moment que les distances de sécurité vérifiées par les services de l'État dans le cadre du projet d'exécution que nous déposons, sont respectées. Alors c'est quelque chose qui va peut-être changer puisqu'il y a une législation en cours d'établissement avec des décrets qui ne sont pas encore validés et qui pourraient permettre au préfet d'établir des servitudes qui pourraient interdire de construire sous les lignes électriques.

Michel Hersemul

Il y a deux choses effectivement : un article de la loi Solidarité Renouvellement Urbain (loi bien connue des élus car elle a changé les POS en PLU) qui, sous réserve qu'un décret soit pris (pour le moment il n'est pas pris), permette d'instaurer des servitudes empêchant de construire des habitations sous les lignes. La disposition législative existe, mais la réglementaire n'existe pas. Ensuite la circulaire Fontaine de septembre 2002 dit dans un paragraphe de recherche de fuseau de moindre impact « devra être en particulier écarté tout fuseau au sein duquel les tracés envisageables conduisent, soit à créer en zone vierge une nouvelle ligne aérienne en surplomb direct des habitations, soit à adjoindre à un ouvrage préexistant une nouvelle ligne aérienne qui conduise à accroître le nombre des habitations directement surplombées ». En clair, s'il n'y a pas de ligne du tout, la circulaire interdit d'imaginer un fuseau qui fasse passer une ligne au-dessus d'habitations existantes, à priori quelqu'un qui n'a pas de lignes au-dessus de sa tête n'en verra pas. Par contre, elle est un peu plus soft, en ce qui concerne les maisons déjà surplombées, en disant simplement qu'on ne doit pas adjoindre à un ouvrage préexistant une nouvelle ligne aérienne qui conduise à accroître le nombre des habitations directement surplombées.

Alain Vignieux

J'aimerais bien avoir ces distances exactes. Si vous pouvez nous les donner lors d'une prochaine réunion.

Michel Hersemul

Les distances qu'a évoquées M. Dubus sont les distances de l'arrêté technique donc c'est un texte tout à fait officiel, le dernier datant de 2001 qui effectivement fixe tout simplement des distances minimales en dessous desquelles il ne faut pas aller, au risque de déclencher un arc. Je crois que pour les 400 000 volts, c'est 5 m et les 225 000 volts, 3 m.

Yves François

Laissez votre adresse on vous l'enverra, c'est le rôle du débat

Michel Hersemul

Tant que j'ai la main, je reviens sur la question de tout à l'heure, j'ai retrouvé les chiffres. Au vu du bilan de la commission nationale de l'énergie et des matières premières, la production nationale de l'électricité pour l'an 2000 c'est 540 térawattheures la consommation c'est 440, le solde (= partie exportée) c'est 69,5. Rhône-Alpes produit là-dessus environ 25% de la production totale et en consomme environ 12%.

Mme Pipo

Quand est-il de la croissance. Elle est faible. J'ai lu qu'en 2002 elle était de 2%.

Michel Hersemul

Mais ce n'est pas si faible que ça au bout de 10 ans, ça fait beaucoup.

Pierre KLEIN – Vincieu

Je voulais savoir si les lignes THT pouvaient être enfouies dans le sol ?
Si oui, pourquoi ne choisi-t-on pas cette solution ? Si non, est-ce un problème technique ou de financement et si c'est un problème technique : jusqu'à quel voltage pouvons nous enfouir des lignes ?

Serge Dubus

Je passe la parole à mes collègues qui étaient beaucoup sur le terrain. C'est une question récurrente et pertinente qui manifestement préoccupe beaucoup les riverains.

Michel Lefèvre

Il y a quelques années, on vous aurait répondu : non techniquement ce n'est pas faisable. On connaît actuellement les balbutiements de la technologie en matière d'enfouissement des 400 000 volts. Mais cela à des coûts pharaoniques de l'ordre de 10 à 15 fois ce qu'on est capable de faire en aérien. On a un exemple récent. Nos collègues sont allés en Angleterre voir ce qui se faisait. 6 km de lignes à 400 000 volts sont en cours de réalisation pour un coût équivalent à l'ensemble de notre ligne électrique. Actuellement, on en est vraiment au début de la technologie et si on s'en réfère au protocole dont on a parlé plusieurs fois, l'effort qui est demandé à RTE se situe dans les tensions inférieures à 60 000 volts et éventuellement à 225 000 volts.

Serge Dubus

Tout à fait, c'est la tension qui fait que la difficulté de l'enfouissement des câbles souterrains s'accroît. Donc l'accord dont je vous ai parlé tout à l'heure prévoit qu'au global il n'y ait pas davantage de kilomètres aériens qui soient construits. Par contre, il est clair que plus on monte en tension, plus il est difficile de faire des câbles souterrains et plus cela est difficile plus cela coûte cher. Donc le 400 000 ce n'est pas impossible mais c'est tellement difficile, ça pose tellement de contraintes techniques, même maintenant au 21^e siècle on a encore des contraintes techniques, et cela atteint des coefficients de coût supérieur à 10 par rapport aux solutions aériennes que je crois pouvoir vous dire que pour encore longtemps, ce sont des configurations, qui sans être impossibles seront réservées à des cas tout à fait exceptionnels et de faible longueur.

Yves François

Les questions que vous posez notamment en terme de chiffres auront leurs réponses publiées dans les Cahiers d'acteurs. Ce ne sont pas seulement des questions personnelles mais des questions de débat public.

Christian Rival

Maire de Morestel

Je suis heureux de vous accueillir dans cette salle pour cette première démocratique et je voudrais saluer le sous-préfet qui est à ma droite.

Je sais qu'en France on aime bien les débats : on est privé du débat sur la peine de mort puisque maintenant l'affaire est pliée, on est privé du débat sur l'avortement, sur l'école publique, l'école privée. Je voudrais que le respect de cette loi sur la démocratie de proximité n'empêche et n'interdise pas de penser qu'il y a eu un débat déjà de 1999 à 2001 sur le tracé nord ou le tracé sud. Il avait été très bien mené et très bien fait et il me semble qu'on était assez d'accord. Je ne voudrais froisser personne mais j'ai été témoin de cette affaire qui s'était terminée par une grande réunion à la salle Équinoxe à La Tour du Pin en présence de votre prédécesseure (Mme BARRET). Je pense pouvoir dire, sans risque d'être contredit, que l'immense majorité (il y a sûrement des exceptions) des élus représentant les communes du tracé nord étaient totalement opposés à ce tracé.

En tout cas pour ce qui est du canton que je représente, le canton de Morestel, c'était une belle unanimité. Je sais qu'il y a eu des élections depuis, mais je ne crois pas que cela ait fondamentalement changé le paysage à ce niveau-là. Je crois pouvoir dire aussi que du côté des élus du côté sud, ils n'étaient sans doute pas tous ravis de voir cette ligne mais il y avait une opposition moins forte. Je crois pouvoir dire aussi que le Président Grataloup, maire de St Chef, concerné par le tracé sud, n'y voyait pas un obstacle majeur. Certes, il n'est plus maire de St Chef et son successeur pourra ne pas être d'accord avec nous, je ne sais pas ce qu'il en est. Je veux témoigner de ce qui s'est passé à l'époque. J'ai entendu des maires du tracé sud dire aussi, et ça n'a rien de déshonorant les maires des petites communes qui ont peu de ressources, accueillir une ligne avec ses pylônes ce qui veut dire 15 000 F par pylônes, il faut le dire ça n'a rien de déshonorant. Pour un maire qui a peu de ressources, pourquoi pas. La FRAPNA, je ne suis sans doute pas le meilleur porte-parole de la FRAPNA, je crois pouvoir dire qu'à l'époque la FRAPNA et c'est important en la matière, avait une assez nette tendance pour le tracé sud aussi puisqu'en termes d'impacts environnementaux c'est là que c'était le moins pesant. Je rappelle qu'au tracé nord il y a notamment, et pas seulement, tout le plateau de l'Isle Crémieu donc ça me paraît assez important. Le tracé sud était moins cher, moins long (et c'est évident sur la carte), pour toutes ces raisons là et je crois pouvoir dire qu'à l'issue de ce débat, de toutes ces réunions d'information qu'on avait eues, de tous ces papiers publiés, j'ai rencontré M. Calzat, le prédécesseur de M. Bortoli, à 3 ou 4 reprises et il y a eu pas mal d'associations mêlées à tout ça aussi, l'affaire était assez pliée et que le choix était très nettement en faveur de l'option sud, je ne vais pas dire à la satisfaction générale parce qu'il aura toujours déplu à quelqu'un. Je tiens tout de même à ce que cette nouvelle concertation, dans le respect de cette nouvelle loi, ne fasse pas oublier qu'il y a eu un travail qui a été fait et que c'était un travail sérieux. Alors la démocratie, je veux bien, ce n'est pas un élu qui va être contre surtout si c'est la démocratie de proximité, mais quand je constate sur le tableau que vous avez fait paraître tout à l'heure qu'il faudra 7 ans pour arriver à se décider (car de 99 à 2001 on a travaillé) et qu'il faudra moins de deux ans pour construire la ligne à un moment donné oui, c'est assez parlant. Je pense qu'à un moment donné, il y a quelques règles de bon sens qui font penser qu'on marche parfois un peu sur la tête, excusez-moi de le dire mais je veux bien de la démocratie, mais quand la démocratie tourne aux bavardages ou à la palabre ça devient dangereux car la démocratie tue l'action et cela me gêne un petit peu. De plus, elle coûte beaucoup d'argent. Je tenais à témoigner de cela, pardon si je choque des gens, mais je tenais à le dire parce qu'on a quand même travaillé et dans une certaine concertation pour une fois, sans qu'il y ait des oppositions sanglantes. Alors bien sûr, il y aura dans la salle des gens qui ne seront pas d'accord mais je tiens à témoigner que ce que je viens de dire concernait une majorité. Permettez moins aussi, pour conclure, de présenter les excuses de Alain Moyne Bressand notre député et je crois pouvoir vous dire, et c'est un euphémisme, qu'il y a l'épaisseur d'une feuille de cigarette entre ce que je viens de vous dire et sa position personnelle en tant qu'élu de Crémieu il est totalement opposé comme nous au tracé nord. Il va beaucoup plus bin que ça puisque messieurs de RTE, non seulement il n'est pas question de venir nous rajouter une ligne sur le tracé nord, mais il demande tout simplement la suppression de la ligne actuelle sur le tracé nord.

Yves François

Il va être difficile d'expliquer aux gens la plus value que va apporter notre commission à la réflexion. Ce que nous espérons, c'est qu'il y ait une plus value par une plus grande information, une plus grande transparence mais nous sommes bien conscients que nous avons déjà beaucoup débattu sur ce sujet.

Monsieur Priou

Président de l'association Bouvesse environnement

C'est difficile de reprendre la parole derrière Monsieur Rival. J'ai plusieurs interrogations sur ce dossier qui, il est certain, ne peut se résumer à la simple alternative entre les deux tracés. Je crois que le plan de base a été

largement débattu depuis le début de la réunion, c'est l'utilité publique du projet. Deuxième chose qui me surprend aussi c'est que RTE doit respecter l'accord. Si je comprends bien cet accord, il est là et il est fait pour perdurer. Je ne vois pas l'intérêt qu'aurait RTE à abandonner un fuseau parce que c'est du démontage qu'il s'agit. Cela veut dire que derrière, il n'est plus question de repasser une ligne. C'est une interrogation que je comprends mal. Enfin, l'occupation des sols me choque beaucoup parce que ces fuseaux apparemment sont faits pour perdurer et ensuite on apprend que ça s'est construit dessus ou que d'autres projets arrivent dessus. Et vous ne m'empêchez pas dans la suppression du tracé sud de penser à certaines réalisations qui vont arriver côté sud type autoroute, TGV, etc. Donc côté nord, il y a des choses aussi, je pense que si le sud a évolué, le nord a évolué donc autrement dit, on ne passe plus nulle part et là, ça devient un casse-tête chinois. Je crois donc qu'il faut que ce projet soit celui du bon sens : M. Rival l'a rappelé, le projet a déjà été étudié et ce qui compte après tout, c'est de préserver au maximum l'environnement, l'homme, la nature, les paysages et de prendre le tracé qui sera le moins pénalisant parce que sinon je ne vois pas comment on s'en sort. Et puis peut-être de garder cette opportunité de couloir sud. Dans le dossier que vous nous avez remis, le côté impact environnemental est, à mon avis, maigre par rapport à la présentation du projet et à sa raison d'être, je crois que cet aspect mérite d'être étoffé et je serai bien content d'en savoir plus.

Yves François

Je crois que c'était plus une information qu'une question.

Monsieur Priou

Quand on arrive en fin de débat, ça devient dur de poser des questions.

Yves François

Cela veut dire que les autres questions ont été posées avant.

Monsieur Priou

Oui tout à fait mais il y en aura d'autres.

Patrick Bortoli

Juste une précision, vous parlez de quel dossier : le dossier de synthèse ou le dossier du débat ?

Alors le dossier du débat effectivement porte sur l'explication du pourquoi de la ligne et le rappel des deux options. Dans les annexes (mais ce n'est peut-être pas très évident), on fait référence à une étude multicritères environnementale. Elle ne figure pas dans ce dossier car l'objectif n'était pas de faire un dossier de 500 pages qui soit très difficile à lire. Il s'agissait de mettre en avant le pourquoi de la ligne, les deux options, étant entendu que si vous avez des questions très précises sur l'étude multicritères environnementale qui a été réalisée et mise à jour en octobre 2002 (parce qu'on a souhaité qu'elle soit mise à jour avant ce débat de façon à ce qu'on parle bien de choses d'actualité) nous y répondrons. Ces dossiers existent en parallèle au débat certes, mais chaque commune a reçu très récemment une mise à jour de l'étude qu'elle laisse à votre disposition et là vous retrouverez un document de cette taille (document présenté au public) qui ne concerne que l'étude environnementale. Donc ce point est résumé dans le dossier du débat, mais l'étude environnementale existe bien, elle a bien été mise à jour et servira vraisemblablement de base pour l'analyse environnementale des options.

André Cotte

Élu à Vignieux (mais intervient en tant que propriétaire)

Je suis concerné par la voie sud en tant que propriétaire mais ce n'est pas là le problème. Je comprends très bien les raisons techniques de renforcer le réseau, on ne peut qu'être d'accord. La ligne sud a un gros défaut c'est qu'au niveau paysager c'est une monstruosité. Elle a été construite tout le long sur des lignes de crêtes. Si on refait la ligne à peu près dans le même tracé en mettant des pylônes encore plus hauts (déjà qu'on la voit à 50 km à la ronde) j'espère que si elle est refaite (je ne vais pas prendre position pour le sud ou pour le nord car renvoyer les problèmes chez les autres ce n'est pas tellement la solution) on pourrait tout de même avoir des tracés qui soient à proximité mais plus en vallée de façon à éviter une pollution paysagère énorme, parce que

c'est difficile de faire mieux. Les années 1953 c'était le développement technique et on était fier de montrer ce que l'on faisait mais je crois qu'aujourd'hui il faut continuer le développement technique en étant plus soucieux de l'environnement et c'est à ce niveau que je veux intervenir.

En tant qu'agriculteur j'interviendrais sur les indemnités qui étaient attribuées sur ce secteur parce que j'ai un pylône sur mes terrains agricoles et j'estime qu'il me coûte environ 600 F par an en charges supplémentaires par les déviations de machines à chaque utilisation du terrain. J'espère que s'il doit en repasser dans les mêmes conditions et pour les agriculteurs de la région, on tiendra mieux compte de cette gêne parce que c'est nous qui finançons les charges liées à la présence de ces pylônes qui sont d'intérêt public mais enfin pourquoi pas une petite indemnité pour les gens qui les subissent ?

Yves François

Donc si je comprends bien, vous ne percevez aucune indemnité pour un pylône implanté sur vos terrains.

André Cotte

Non. J'ai retrouvé des actes anciens : en 1953 l'emplacement avait été acheté 120 F et depuis...

Patrick Bortoli

Je reprends vos deux questions : tout d'abord sur la zone d'étude au sud, le passage en crête de la ligne de 1953.

La ligne de 1953 a été construite à l'époque selon certains critères ou directives. Il y avait sûrement de bonnes raisons de l'implanter là où elle est. Aujourd'hui quand on dit que l'on s'oriente vers l'option nord ou l'option sud, on reste très général. Certes cela a été dit par M. Hersemul : pour l'option nord, il y a une ligne qui existe donc en théorie l'idée de base serait de mettre en parallèle à la ligne existante, aux adaptations ponctuelles près. Par contre sur l'option sud, nous avons la ligne existante avec les communes un peu plus foncées (explication du plan projeté) qui sont directement concernées ou situées juste à proximité de la ligne. Vous soulevez la problématique du tracé actuel. Lorsque l'on va, si c'est cette option qui est retenue, reprendre la procédure, c'est-à-dire définir la zone dans laquelle on va étudier tous les tracés, la zone qui sera retenue sera vraisemblablement le long de la ligne existante mais ne se limitera pas au tracé de la ligne actuelle. La zone devra être suffisamment large pour que les études environnementales intégrant l'habitat, le milieu naturel, l'ensemble des contraintes, puisse permettre de mettre en évidence différents fuseaux de passages qui devront être hiérarchisés (du moins bon au meilleur) de façon à en retenir un. Mais la question que vous posez est fondamentale : il est vrai que la ligne est là aujourd'hui mais rien n'empêche, ponctuellement à certains endroits du tracé, d'adapter ce tracé pour que la nouvelle ligne soit mieux intégrée dans l'environnement de 2000 – 2005 qui n'a rien à voir avec l'environnement de 1953. Donc oui, si on est dans ce contexte, RTE au travers de son cabinet d'étude environnementale, analysera l'ensemble des contraintes et proposera différentes solutions à la concertation et après la concertation fera émerger la meilleure solution, le meilleur compromis.

Michel Lefèvre

En 1953 je ne sais pas exactement ce qui se passait. Aujourd'hui, il existe un protocole qui établit entre RTE, l'APCA (Association Permanente des Chambres d'Agriculture) et la FNSEA un barème d'indemnisations qui prend en compte la surface d'emprise du pylône au sol, la perte de récoltes, les complications pour cultiver du fait de la ligne et également les frais d'entretien de désherbage là où vous ne cultivez pas. J'ai quelques chiffres d'ordre de grandeur (encore en francs, excusez-moi) qui sont fonction de la culture du sol et de la catégorie de la terre. Par exemple pour la polyculture : 10 000 F pour un pylône à 400 000 volts pour le propriétaire et tous les 9 ans 6 500 F pour l'exploitant (c'est une valeur moyenne).

Monsieur Termoz

J'ai pour projet d'acquérir un terrain dans la région concernée par la ligne sud et je voudrais savoir s'il était possible de connaître l'emplacement exact de la ligne de façon à ce que je puisse mettre en route ce projet sans attendre 5 ans.

Serge Dubus

Non on ne peut pas le savoir actuellement puisqu'on ignore si l'option sud sera retenue. Donc si c'est l'option nord qui est retenue, vous n'aurez aucun problème il n'y aura plus de ligne ; en revanche si c'est l'option sud comme cela a été expliqué, il y aura un fuseau de passage à déterminer, un fuseau de moindre impact sur lequel sera établi le dossier d'utilité publique, et donc ce sera sur le tracé de la ligne actuelle ou au voisinage de façon à pouvoir être sûr d'obtenir le meilleur tracé par rapport au nouvel environnement et à l'occupation des sols.

On ne pourra donc vous répondre qu'au moment du dépôt du dossier de déclaration d'utilité publique à la date évoquée tout à l'heure..

Michel Hersemul

Lorsque RTE dispose d'une DUP, il peut instaurer des servitudes de passage auprès de propriétaires auprès desquels il n'obtiendrait pas le passage à l'amiable, mais aujourd'hui cette servitude n'interdit pas de construire dessous. À l'inverse, tant que cette DUP n'est pas obtenue, le bâtiment en question sera une contrainte de plus pour la ligne, il ne faut pas inverser les rôles. Tant que la DUP n'a pas de servitude, le bâtiment peut se construire et la ligne devra en tenir compte c'est la loi. Je ne dis pas que c'est ce qu'il faut faire ni que c'est malin mais c'est le droit.

Madame Plantin

Je rebondis sur ce qu'a dit le maire de Morestel. C'est vrai qu'il y a eu une concertation très en amont et nous avons exprimé à Leyrieu notre opposition très forte au tracé nord parce que nous sommes juste en dessous. Nous avons un petit côté « village gaulois » sur la question : nous ne sommes pas prêts à laisser les choses se faire et les gens de RTE le savent bien. Je fais partie des gens qui trouvent intéressant le débat public mais je suis un peu seule dans mon coin car personne n'y croit. Tout le monde pense que ce sont les grandes organisations qui vont encore nous faire poireauter. Moi je ne sais pas si j'y crois ou non, mais ça m'intéresse. Je voudrais dire qu'aujourd'hui c'est le premier débat : nous avons beaucoup discuté avec RTE, c'est normal mais je trouve qu'il serait intéressant de discuter avec les gens de la CPDP. Il y a des compétences certainement très intéressantes et qui pourraient nous aider parce que le dossier de RTE, que par ailleurs j'admire beaucoup, je ne le trouve pas du tout convaincant en ce qui concerne les solutions alternatives. Il est très technique : il montre bien qu'il n'y a aucune solution alternative on ne peut pas faire autrement que de reconstruire une ligne en 400 000 volts comme on en construit depuis déjà longtemps. Alors vous avez probablement raison, mais je voudrais dire à propos de l'enfouissement des lignes électriques que j'ai été très contente de la réponse de Monsieur Lefèvre parce qu'il y a 2 ans, elle n'était pas celle-là. Elle prouve bien que les choses avancent et changent. J'ai lu un rapport de l'Office d'Évaluation des Choix Techniques qui recommande nettement de s'engager dans cette voie en disant que si on disait clairement que c'était ça la politique et bien on arriverait à faire baisser les coûts, comme on les a fait baisser pour le nucléaire. Alors je ne sais pas ce que ça vaut mais c'est des gens sérieux qui le disent.

Quelle est l'orientation à long terme avec ce projet ? C'est ça qui me désole. Nous avons une ligne qui a 50 ans vous me dites quelle est trop vieille, l'autre qui n'en a que 30, elle n'est pas encore trop vieille mais elle va l'être bientôt avec le système dans lequel on est . Alors puisque la CPDP dit « on veut prendre le projet en amont », est ce qu'il n'y a pas autre chose à faire que de mettre des énormes piliers au-dessus de la tête des gens, c'est vilain, ils peuvent tomber et cela comporte des risques. Au moins puisqu'il y a un débat public profitons en pour étudier les choses un peu sérieusement si c'est pour refaire une ligne...

Michel Delhommez

Vous interpellez les membres de la CPDP mais ils sont là pour vous écouter et trouver les experts qui pourraient répondre aux questions plus générales telles que celles que vous posez. Au mois de décembre, nous avons les réunions d'information et d'écoute, il y aura le journal du débat, les cahiers d'acteurs, pour vraiment informer complètement. Les mois de janvier et février sont réservés au temps de l'échange avec 3 réunions locales et thématiques. Nous avons quelques thèmes en tête, mais nous attendons les réunions de décembre pour les voir émerger. Aujourd'hui j'ai vu émerger 3 thèmes et d'ores et déjà nous recherchons les experts qui pourront intervenir sur l'environnement, la production d'énergie française et sur la politique énergétique. À l'issue des réunions de décembre, nous mettrons définitivement au point les réunions de janvier au cours desquelles ces

thèmes seront abordés et nous ferons appel aux experts pour apporter les réponses les plus pertinentes aux questions posées.

Patrick Bortoli

Juste une précision, Madame parlait de la vétusté de la ligne et de son âge. Le point important est la capacité de la ligne et le fait que ce soit une ligne simple et non pas une ligne double. L'âge bien sûr compte mais n'est pas le seul critère et surtout pas le critère principal.

Monsieur x

C'est l'intervention de Christian Rival qui me fait peur. Vous nous avez présenté un échéancier de procédures : Christian me dit qu'il démarre en 1992 et que depuis 89 je crois, des discussions avaient commencé à ce sujet.

Yves François

Il y a eu une première présentation dans laquelle ont travaillé certains élus dont Christian Rival. Là, on repart sur une procédure nouvelle.

Monsieur x

Est-ce que ce soir, nous ne sommes pas à un débat public obligé par la loi, mais qui ferait suite à un débat privé qui ferait que tout ce que vous nous dites ce soir ne serait là que pour couvrir quelque chose qui est déjà en route et déjà décidé ?

Monsieur Delhommez

J'ai précisé tout à l'heure que le Débat Public est relancé en amont de toutes procédures et de toutes décisions. RTE a une problématique qui se pose à lui et présente deux projets mais le débat public doit porter aussi sur l'opportunité au-delà même des deux projets qui lui sont présentés.

Monsieur x

Mettez-vous à ma place : je viens ce soir pour la première fois à un débat public et j'apprends que c'est un sujet qui est sur les tables et qui a fait l'objet de discussions et de réunions depuis déjà 3 ans en arrière par des professionnels et non pas par des particuliers comme moi.

Michel Hersemul

Je voudrais juste répéter ce que j'ai dit tout à l'heure : la réglementation jusqu'en septembre de cette année imposait des concertations sur les lignes électriques qui étaient des concertations à caractère institutionnel donc qui s'adressaient aux représentants élus, aux administrations et à un certain nombre d'associations jugées représentatives notamment en matière de défense de l'environnement. Il est vrai que la réglementation n'imposait pas avant l'enquête publique de contact avec le public. La circulaire de septembre 2002 ouvre la possibilité, en fonction de l'importance du projet et de ses enjeux, d'associer plus largement le public. RTE sous l'impulsion de l'état et de Madame la sous-préfète qui suivait pour le préfet coordonnateur ce dossier, avaient mis en place un certain nombre d'éléments d'information du public. Ces moyens étaient laissés à l'appréciation du maire. C'est-à-dire qu'ils avaient tous la possibilité de faire adresser à chacun des moyens d'information qui faisaient état du projet. Il n'y avait pas d'obligation de rencontrer le public directement, mais par l'intermédiaire des maires, l'effort a été fait pour que, le cas échéant, le public puisse être associé. Il me semblait important de préciser cela.

Monsieur x

Je trouve quand même qu'on arrive tard, nous public, dans ce calendrier de procédures.

Yves François

Je crois que c'est important. Je reviens sur ce qu'a dit le Président tout à l'heure. Il y a une loi qui est arrivée. Ce qui peut porter à confusion c'est qu'effectivement il y a eu un premier travail qui a été fait et relaté par Christian Rival mais là nous repartons sur une procédure nouvelle

Patrick Bortoli

Pour compléter le propos de Monsieur Hersemul sur la concertation de 1999, il y a eu bien sûr de l'information donnée par les maires, mais il faut savoir que sur cette affaire EDF à l'époque et RTE ensuite, avait fait diffusion dans l'ensemble des boîtes aux lettres des communes concernées par les 2 options, d'un document « Lyon Chambéry » soit plus de 35 000 exemplaires. Le terme « débat privé » me gênait donc un petit peu.

Christian Rival

Je ne voudrais pas donner l'impression, si peu que ce soit, qu'il y ait eu une espèce de réunion de concertation secrète, c'était très très public dans le cadre de la loi de l'époque. Je crois qu'à l'époque tu étais Morestelois et tu as oublié mais tu as eu dans ta boîte aux lettres ce genre de chose. Simplement la concertation a été faite avec les élus, avec les associations représentatives et je te prie de croire que la réunion qui a eu lieu à la salle Équinoxe à la Tour du Pin n'était pas une petite réunion secrète et elle avait fait du bruit à l'époque et puis il y avait des opposants. Voilà. Il se trouve que l'affaire était pratiquement terminée et qu'on semblait pour une fois être arrivé à un certain consensus quand une nouvelle loi est intervenue et le Ministre a cru bon de faire appliquer cette nouvelle loi de proximité à ce sujet là. Il n'y a pas eu de mystère ni de chose cachée.

Madame Poupon

Je voudrais savoir ce qui se passe à Grande Ile exactement ? Tout ce qui sort exactement, où ça va ?

Serge Dubus

On va reprendre la carte du réseau.

Grande Ile vous l'avez compris c'est le poste d'interconnexion qui se situe près de Chambéry et donc c'est le point d'arrivée des lignes, des couloirs 400 000 volts qui arrivent de Lyon. Alors après il y a le reste de l'interconnexion le poste de Grande Ile est également relié au poste d'Albertville qui lui-même est relié plus haut au poste de Génissiat. Je ne sais pas si c'est ce que vous voulez dire, je parlais tout à l'heure de mesures palliatives et je disais qu'au poste de Chaffard la ligne Chaffard – Grande Ile était directement raccordée à Saint Vulbas de façon à augmenter sa longueur donc sa résistance pour atténuer le risque de surcharge. Et bien si c'est ce que vous voulez dire, on fait la même chose au poste de Grande Ile par les structures internes du poste parce que ça ne suffirait pas de le faire côté Chaffard. Le risque de surcharge serait encore trop grand et donc au poste de Grande Ile, les lignes sont raccordées en permanence mais par les structures mêmes du poste (ce qu'on appelle les jeux de barres) au poste d'Albertville, de façon à réaliser une ligne qui soit de plus grande longueur et donc qui s'oppose davantage au courant, donc qui diminue le risque de surcharge.

Yves François

Une petite précision sur les stations de pompage, j'ai l'impression qu'il y a une petite confusion. Je ne crois pas qu'il y en a à Grande Ile mais il y en a plus loin.

Serge Dubus

Il existe des stations de pompage, c'est-à-dire des usines hydrauliques qui sont directement raccordées au réseau à 400 000 volts. Ces stations de pompage ont une particularité : elles ont deux bassins : un bassin inférieur et un bassin supérieur. L'avantage de ces installations pour les producteurs, est qu'elles sont immédiatement mobilisables en cas de besoin à condition bien entendu qu'il y ait de l'eau en haut. Alors comment marchent ces installations ? Très brièvement, elles sont tour à tour consommatrices d'électricité pendant les heures creuses. Elles consomment l'énergie qui est fournie par le réseau et qui permet de remonter l'eau du lac inférieur vers le lac supérieur. Pendant les heures pleines, elles peuvent turbiner c'est-à-dire fournir de l'énergie électrique. Tout simplement, par gravité, l'eau qui est dans le lac supérieur retombe dans le lac

inférieur en faisant tourner les turbines. Alors l'avantage de ces installations bien entendu physiquement la gestion de l'eau est optimisée : on descend ce qu'on a remonté mais l'avantage c'est qu'elles montent en puissance rapidement et permettent donc de faire face à une pointe en cas de demande d'électricité importante. Un des objectifs du projet est de permettre aux producteurs de mieux les utiliser, et donc comme et quand ils le désirent. Actuellement elles ne sont pas utilisées correctement, le réseau ne le permettant pas.

Madeline Klein – Vasselin

C'est une question beaucoup moins technique. Vous avez parlé des risques créés par les besoins des usagers qui obligeaient la construction de lignes supplémentaires. Quels sont les besoins des usagers ? Qui sont les usagers les plus consommateurs d'électricité ? Parce que d'autre part, EDF fait tout de même beaucoup de publicité pour mettre du tout électrique : donc il y a certainement des surconsommations. Par ailleurs, en période de fêtes comme actuellement, tout est illuminé ce qui est très beau, très agréable mais n'est ce pas de la consommation inutile ?

Yves François

C'est une question qui s'adresse plus à un producteur mais avez-vous des éléments de réponses ?

Patrick Bortoli

Je ne vais pas parler de producteurs, je vais parler du réseau. Pour bien expliquer, car il n'est pas facile à comprendre, que la problématique du réseau 400 000 volts n'est pas forcément la consommation locale c'est-à-dire là où est le réseau. Je vais prendre un exemple : à un moment donné de l'année, de la journée, il va y avoir un appel très fort de consommation. C'est le transit (je prends peut-être la carte principale du réseau). Imaginez une autoroute à 3 voies qui va de Creys à Grande Ile, c'est l'équivalent de nos lignes actuellement de très forte capacité et imaginez une route nationale qui va de Chaffard à Grand Ile. Aujourd'hui notre problématique n'est pas de savoir combien il y a de voitures immatriculées dans le département et donc combien il y a d'utilisateurs du département. Elle est de savoir, à un moment donné, si l'autoroute est coupée comment on va pouvoir rabattre la circulation, la dévier. Et ce serait le cas aujourd'hui, si l'autoroute Creys - Grande Ile était coupée, comment faire passer l'ensemble des voitures sur une route départementale ? On arriverait forcément à une saturation, à un bouchon. Or autant on peut stocker des voitures sur des parkings... autant l'électricité ne se stocke pas. Alors l'équivalent d'un bouchon pour nous, c'est forcément une coupure de la ligne parce qu'elle va entrer en surcharge. Donc on est bien sur des problématiques de transit, il ne s'agit pas de savoir combien « il y a d'utilisation locale ». C'est vrai que ce transit se gère nationalement parce que c'est un réseau qui, comme l'a dit Serge Dubus, est vraiment l'ossature nationale du transport d'électricité. Au jour le jour, les experts de RTE, en fonction de l'ensemble des producteurs et de leur prévision de fourniture d'énergie, font des itérations et des calculs pour savoir si notre réseau va bien être dimensionné. Mais je voudrais insister là-dessus : ce n'est pas un problème de consommation dans la zone où passe la ligne. Et c'est cela effectivement qui est très difficile à comprendre pour ce projet.

Yves François

J'espère que ça répond à la question. Je vais maintenant demander au Président Delhommez de conclure.

< Conclusion >

Michel Delhommez

J'ai déjà apporté des éléments de ma conclusion au cours du débat. J'avais dit au début de cette réunion que notre souci était l'objectivité, la transparence et la libre expression. Je pense que tout le monde a eu la parole, tout le monde a pu s'exprimer. Vous avez mis le doigt sur une des difficultés de ce débat : EDF à l'époque avait bien fait son travail de concertation et l'avait tellement élargie (au-delà de ce qui était strictement imposé par la circulaire Billardon de l'époque) qu'il y avait déjà eu un certain débat public. Je crois que le progrès de la loi de démocratie de proximité est qu'il est affirmé que le public a le même droit à la parole que tout autre organisme ou association. C'est un peu pour cela que symboliquement, en démarrant cette réunion j'ai dit : il n'y a que des

citoyens dans cette salle et ils ont tous le même droit à la parole. Pour terminer je voudrais tout de même rappeler ce que je vous ai dit : en décembre c'est le temps de l'information, de l'écoute, de l'information, et je souligne que Monsieur Bolze est là pour ceux qui voudraient s'exprimer dans les Cahiers d'acteurs. Dans les différents documents, vous trouverez tous les moyens pour nous contacter et pouvoir mettre en forme l'expression que vous voudrez faire paraître. Janvier et février seront le temps de l'échange et là je vous ai dit : réunions locales et thématiques. Je veux rappeler les thèmes que j'ai déjà évoqués : environnement, intervention d'un producteur, réflexion sur les solutions alternatives (tout du moins expliquer s'il y a des solutions alternatives ainsi que leurs avantages et inconvénients) politique énergétique. Et pour terminer nous aurons en mars deux sessions de synthèse avant que je ne rende compte à la CNDP, qui décidera, ou plutôt jugera, de la qualité du débat. Elle pourra ainsi apprécier, à travers le compte rendu de cette expression, quels sont les vrais problèmes que RTE devrait pousser. Maintenant je vous invite au « pot » donc je pense que nous n'avons pas tout à fait terminé le débat. Tous les membres de la CPDP sont autour de moi et sont à votre disposition pour continuer à vous écouter.

Merci encore et bonne soirée.