

RÉUNION PUBLIQUE DE ST SAVIN

11 décembre 2002

- Présentation du débat public (Michel Delhommez), du projet (RTE) et de la procédure administrative (Michel Hersemul) selon le même schéma que lors de réunions précédentes.
- L'animateur était Yves FRANÇOIS.
- Intervention de Henri COMTE présentant la spécificité du débat public par rapport à l'enquête publique.

Henri Comte

La procédure du débat public a été conçue pour revivifier un peu certaines formes de vie démocratiques. L'idée étant que les citoyens ne se contentent pas de voter à période régulière, mais de leur permettre d'avoir des moyens, d'action, d'information, de discussion, chaque fois que se posent des vraies questions significatives et notamment chaque fois qu'il s'agit de réaliser un grand équipement. Alors bien sûr, je crois que tout le monde dans cette salle a entendu parler de l'Enquête d'Utilité Publique qui est la procédure tout à fait traditionnelle qui préside habituellement à la réalisation de ces opérations. Ce qui a été recherché en supplément par rapport à la procédure d'enquête publique, c'est une procédure qui présente certaines caractéristiques qui se veulent toutes des améliorations par rapport à la procédure d'enquête d'utilité publique. Je ne vais peut-être pas citer toutes ces améliorations, la première, c'est d'abord le moment de la consultation. En principe, il est vrai que lorsqu'un projet est mis à l'enquête d'utilité publique, il est très formalisé : les services ont travaillé dessus pendant des mois, le financement est pratiquement acquis, et donc d'une certaine façon, les citoyens ont quelquefois l'impression que les « jeux sont joués » et que l'enquête d'utilité publique est une espèce d'ultime vérification formelle avant de passer à la réalisation. L'idée du débat public est au contraire d'instaurer une discussion avant qu'aucune décision ne soit prise, c'est-à-dire de se situer finalement en amont de la procédure de décision. Donc nous discutons ce soir du nouvel équipement, c'est véritablement un projet pour lequel aucune décision préfixe n'a été prise, et donc un des objets de la discussion peut porter sur le fait de savoir s'il faut ou non faire le projet qui sera présenté, et puis bien sûr, si on le fait, avec quelles grandes caractéristiques, donc voilà une première caractéristique du débat public. Et puis la seconde, c'est celle qui nous réunit ce soir, c'est une caractéristique sur la manière dont fonctionne le débat public. Alors il est vrai que notre réunion montre un petit peu ce que peut, si nous y arrivons, apporter de plus en terme d'information, la procédure du débat public.

Dans le cadre de l'Enquête d'utilité publique, il y a des cahiers à la Mairie, un Commissaire Enquêteur qui reçoit les citoyens. Les citoyens reçoivent donc une information papier et inscrivent leurs observations sur un cahier. Ici ce soir, je pense que nous avons une information beaucoup plus intéressante et beaucoup plus riche. Nous avons le promoteur du projet, RTE, qui est présent dans la salle avec ses experts, et vous pouvez adresser à ces experts toutes les questions supplémentaires que vous pourrez imaginer, après qu'eux-mêmes auront déjà présenté de façon extrêmement détaillée le projet qu'ils envisagent. Alors évidemment, ça c'est un plus considérable parce que votre information vous vient directement de la bouche des promoteurs du projet et vous pouvez demander qu'elle soit précisée et complétée. Et puis, il y a bien sûr un second plus, c'est que non seulement, dans les réunions comme celles-ci, on essaie de vous donner une information complète, mais on vous permet de la discuter. Nous sommes dans un débat, c'est-à-dire que vous pouvez soulever des objections, vous poser des questions sur les aspects gênants du projet, pour vous demander s'il n'y a pas d'autres formules que celle qui vous est proposée, et en plus nous pouvons nous exprimer collectivement. Et ça c'est un point très important qui je crois, permet une influence plus importante du public sur le projet. Et le dernier aspect, c'est évidemment l'expression. Nous serions très intéressés de connaître quel est votre sentiment en fin de réunion, ce que vous retirez du débat sur la présentation et la discussion du projet, et je crois qu'il est très important que cette expression, qui sera bien sûr consignée dans nos comptes-rendus, remonte vers le décideur. Le décideur, ce n'est pas le promoteur du projet RTE, mais le Ministre qui aura un dossier fiable exposant toutes les réactions

du public aux différents points sur lesquels est envisagée la construction de la ligne. On peut donc penser que la qualité d'information des décideurs sera améliorée par cette consultation.

< Débat >

Patrick GIRARD

Habitant de Saint Savin

Je comprends à peu près l'utilité de ce genre de ligne, maintenant, ce que j'aimerais bien connaître c'est l'impact physique de cette ligne. Que va signifier effectivement l'installation de cette ligne ? Les pylônes vont-ils augmenter en hauteur, allez-vous en mettre deux fois plus ?

Serge Dubus

Vous avez à droite, la ligne de 1953, Chaffard – Grande Ile, c'est une ligne 400 000 volts qui comporte un circuit. Un circuit c'est trois séries de câbles, c'est ce que vous voyez à gauche, au milieu et à droite. L'objectif, pour en renforcer la capacité, c'est de la remplacer toujours par une ligne à 400 000 volts mais qui comporte deux circuits. Un pylône de ce type c'est tout simplement un pylône de la ligne sur l'option Nord (ligne Saint Vulbas – Creys) Vous avez donc un pylône de 400 000 volts à deux circuits, un circuit à gauche, trois séries de câbles, un circuit à droite, trois séries de câbles. À propos du dimensionnement de ces pylônes, vous n'avez pas les dimensions ici, mais je peux vous dire qu'au niveau des pieds des pylônes, c'est un empattement à peu près comparable entre 80 et 100 m² au total. L'envergure que vous voyez c'est-à-dire la poutre avec les quatre phases, quatre séries de câbles par rapport à la poutre sur la ligne actuelle de 1953, c'est aussi à peu près comparable. À structure de pylône égale, on a 37 à 40 m. Bien entendu, le pylône à deux circuits est plus haut. Par rapport aux pylônes à un seul circuit, ces pylônes mesurent de 8 à 10 m de plus.

Monsieur x

Quelle est l'influence des lignes sur la santé ?

Serge Dubus

Nous avons ce soir dans la salle le médecin du travail de RTE Monsieur CHOISSON qui suit de près le projet et qui est intéressé au premier chef par ce sujet. Un certain nombre d'agents RTE travaillent à proximité des lignes sous tension et certains y vivent avec leur famille. Donc si vous le permettez je vais lui passer la parole.

Docteur Choisson

Je m'occupe depuis plus de 20 ans des gens qui travaillent au contact des lignes haute tension dans les postes voire qui vivent à proximité. Alors je ne vais pas intervenir directement dans le débat, par contre je suis à disposition, ce soir et plus tard également, si vous avez des questions relatives au domaine champs électromagnétique basses fréquences et santé.

Yves François

Merci, donc nous avons un expert dans la salle.

Monsieur GRENIER

Membre de Saint Savin Vigilance.

Une question générale à RTE : existe-t-il, pour la France, de la part de RTE, un plan général des autoroutes de l'électricité à 400 000 volts ou est-ce que les modifications de lignes se font au coup par coup, chaque fois avec une étude. Une étude générale est-elle faite pour ces grands tracés ?

Yves François

Une étude générale avec plans de développements, c'est bien votre question ?

Patrick Bortoli

Il existe effectivement des schémas directeurs et des plans et ce n'est pas RTE tout seul qui décide dans son coin de ce qu'il faut ou ne pas faire en tant que réseau. Nous sommes là pour détecter et gérer les problèmes, et nous faisons remonter aux pouvoirs publics les problématiques qui peuvent se poser en Rhône-Alpes mais aussi dans d'autres régions en termes d'autoroutes d'électricité comme vous les appelez. Après, c'est la tutelle des ministères qui vont, je dirai, agréer et réorganiser tout ça. Pour en parler qui est mieux placé que Monsieur Hersemul, on peut se le demander ?

Michel Hersemul

Je confirme que la loi de février 2000, qui a transposé la fameuse directive européenne, a bien prévu la mise en place d'un schéma directeur qui doit être révisé tous les deux ans. Ce schéma directeur doit être effectivement présenté par RTE et approuvé par le ministre. La politique a fait qu'aujourd'hui ce schéma directeur n'est pas encore approuvé. L'objectif est de l'avoir pour le milieu de l'année prochaine. Sa mise en œuvre d'ailleurs est intéressante, puisque l'on parle là des réseaux 400 000 mais il est prévu par la loi qu'il y ait un exercice régional de concertation sur la programmation des lignes de plus faibles tensions qui répondent aux besoins strictement régionaux. Vous l'avez bien compris cette ligne n'est pas faite pour desservir les localités qu'elle traverse mais elle participe globalement au fonctionnement du réseau électrique. Il y a par contre d'autres lignes, de plus faible tension, qui parfois sont nécessaires pour alimenter et améliorer la sécurité de telle ou telle zone. Il y aura donc à partir de janvier, février un exercice au niveau régional de concertation sur ces prévisions. Il y a aujourd'hui des schémas cibles qui sont des schémas qu'EDF dans les temps antérieurs et RTE depuis 2000, avaient établis mais qui n'étaient pas arrêtés à proprement parler par le Ministre. La loi de Février 2000 a prévu ces dispositions, mais dans la pratique la mise en œuvre aujourd'hui n'est pas faite. Je ne peux pas vous montrer le schéma arrêté puisqu'il est en cours d'élaboration.

Monsieur GRENIER

Dans les pays nordiques il y a des choix de couloirs de transport d'électricité qui ont été établis pour faire en sorte que les lignes à très haute tension, donc 400 000 volts, traversent des régions inhabitées sans installations industrielles dans leur environnement pour des raisons essentiellement de sécurité. Cette position a été prise suivant le principe de précaution, ne sachant pas exactement quels étaient tous les impacts d'une ligne de transport avec cette très haute tension et de très grande quantité d'énergie. J'ai vu sur les documents que vous vous montrez très rassurants sur les impacts sur la santé, mais aucun transporteur d'électricité n'a encore actuellement beaucoup d'expérience sur le transport électrique à cette tension et pour une durée assez longue. Alors je ne sais pas si en France il y a des perspectives de cette nature, à savoir créer des couloirs de transport d'énergie électrique de cette façon ?

Patrick Bortoli

Si je comprends bien votre question est de savoir si en France on a des couloirs réservés pour passer les lignes comparativement à ce qui se fait ailleurs (que vous connaissez bien et sûrement beaucoup mieux que moi). Aujourd'hui il n'y a pas de réglementation particulière, hormis le respect d'une législation européenne qui résulte, et là je vais vous reprendre un petit peu, d'une étude assez longue puisque cela fait plus de 40 ans qu'on étudie les réseaux très hautes tensions. Le 400 000 volts ne date pas de la construction de Lyon - Chambéry, et donc la législation européenne basée sur des études de ces dernières décennies a établi des valeurs de 100 microteslas. Cette législation européenne a été transposée en droit français et aujourd'hui RTE applique la loi et toute la loi. Donc aujourd'hui la loi ne nous donne qu'un seuil à respecter. Aucune législation, applicable en terme de circulaire, ne donne aujourd'hui des règles techniques disant qu'on ne doit pas construire une maison à plus de tant de mètres d'une ligne. C'est bien dans les deux sens qu'il faut voir la problématique. Le réseau électrique date de 1900 (les premières lignes datent d'il y a très longtemps, celle-là date de 1953 mais il y en a de beaucoup plus vieilles) et donc, quand les lignes existaient, on était dans l'équivalent des pays scandinaves c'est-à-dire qu'il n'y avait pas grand chose autour dans beaucoup d'endroit. Si on va dans votre sens et dans votre législation c'est bien les nouvelles constructions qui doivent prendre en compte l'environnement des habitations. Mais la loi, c'est toute la loi et rien que la loi, donc les habitations, s'il y a une règle, ne pourront pas se mettre à plus de tant de mètres des lignes. Mais aujourd'hui ces tant de mètres n'existent pas et donc il y a bien un respect de seuil et uniquement ce seuil. Il n'y a donc pas, actuellement, de contrainte pour construire une maison à côté d'une ligne.

Michel Hersemul

J'aimerais faire un petit complément. Il est tout à fait clair que la réglementation française n'interdit pas de construire une maison ou un bâtiment en dessous d'une ligne. Je dirai qu'elle ne l'interdit tellement pas, qu'en tout état de cause, les conventions de servitudes dont bénéficient RTE lorsqu'elle passe une ligne, l'obligent à modifier, si nécessaire, son réseau pour que la construction (l'ensemble construction-ligne) qui doit venir se mettre dessus respecte les données de l'arrêté technique. L'arrêté technique est les règles de sécurité qui veulent que par exemple, on n'ait pas de construction à moins de 5 mètres des câbles, balancement compris, d'une ligne 400 000 volts. Il est donc tout à fait clair qu'il n'y a pas de réglementation qui interdise puisque au contraire, la réglementation oblige RTE à se déplacer. À contrario il y a aujourd'hui dans la loi dite « solidarité renouvellement urbain », que certains connaissent ici car c'est celle qui a entre autres changé les PES en PLU pour parler simplement, une ouverture qui consiste à dire que moyennant un décret, qui aujourd'hui n'est pas pris, on pourrait mettre en place des servitudes sous les lignes. Il y a donc un début de réglementation qui tendrait à permettre d'instaurer des interdictions de construire sous les lignes, donc la loi est très sibylline, elle existe dans la loi SRU c'est l'article 12 je crois qui a modifié l'article 6 de la loi de 1906. Par contre le décret n'est pas pris. Actuellement, un préfet qui aurait envie de mettre en place ce genre de dispositif serait bien embêté parce que tout le dispositif réglementaire autour de ça n'existe pas.

Le dernier point qu'il faut avoir en tête, c'est que sur des sites vierges il est tout à fait clair aujourd'hui, et l'on a la circulaire de Madame la Ministre Fontaine de septembre qui le rappelle, que le but n'est pas de construire des lignes neuves dans des sites vierges au-dessus de maisons existantes. À l'inverse, dès lors qu'une ligne existe, la transformation de cette ligne n'est pas interdite, je parle bien en sites vierges ; l'idée aujourd'hui n'est pas de venir implanter de nouvelles lignes au-dessus d'habitations existantes. La circulaire Fontaine du 9 septembre est en ligne sur le site Internet du ministère de l'industrie et vous pouvez aller lire les paragraphes qui concernent plus spécifiquement ce problème.

Jeanne-Marie MAGNELI

*Membre du conseil économique et social régional
Commission tourisme-énergie,*

Ces questions me concernent d'autant plus que j'habite dans la commune d'à côté.

Vous avez commencé à répondre, Monsieur, partiellement aux questions que je souhaitais vous poser. Cependant, vous avez parlé de l'adaptation des PLU dès que la déclaration d'utilité publique aura été signée. Mais qu'en est-il lorsque les terrains sont concernés par ces règles de distance 5 m, 8 m et de leur valeur.

Lorsque la ligne existe cette valeur est relativement reconnue mais peut être modifiée plutôt dans un sens négatif si les plans locaux d'urbanisme ne prennent pas en compte de manière très large ces nouvelles implantations. Sachant ce que vous venez de dire, à savoir que la loi solidarité environnement urbain n'a pas prévu encore ce décret d'application, il est certain que les habitants propriétaires des terrains concernés vont, à juste titre, se plaindre d'une certaine perte de la valeur de leur terrain. À ce moment-là, ne risquent-ils pas de se tourner vers RTE, vers EDF, pour dire qu'il y a un changement dans la valeur du terrain qui n'avait pas été prévu lorsque qu'ils avaient acheté, lorsque les documents d'urbanisme qui correspondaient à l'époque où les terrains ont été acquis, donc il y a eu une modification et cette modification est-elle prise en compte dans les indemnités que pourraient éventuellement réclamer les habitants ou les propriétaires concernés ?

Michel Hersemul

Je pense que c'est plus à RTE de répondre sur ce point, simplement une petite précision. Il est vrai que je faisais apparaître sur les transparents la mise en compatibilité des PLU. Ça ne concerne pas une mise en compatibilité qui consisterait à dire qu'on interdit de construire parce que la ligne passe. La mise en compatibilité est uniquement due au fait que les lignes de plus de 63 000 volts sont soumises à permis de construire et que, sous les lignes, il faut bien évidemment que RTE puisse entretenir la végétation éventuelle. Donc, cela signifie que lorsque nous nous trouvons à vouloir passer une ligne dans un endroit où par exemple le règlement de POS ne permet pas de construire des ouvrages techniques d'une certaine hauteur, ou dans des endroits où il y a des espaces boisés classés qui ont vocation à le rester, à le devenir etc... (enfin vous connaissez ce qu'est un EBC) les tribunaux ont toujours jugé que c'était incompatible avec l'existence de la servitude ligne qui elle, au contraire, autorise RTE à défricher ou du moins à entretenir. Cette mise en compatibilité ne porte que sur ce qu'il était nécessaire de modifier dans les PLU pour que les pylônes et la ligne puissent obtenir les permis de construire. Elle ne porte en aucun cas un préjudice quelconque en utilisant les règles d'utilisation du sol. Donc, il n'y a pas, dans la mise en compatibilité des PLU, dans la procédure de DUP, de préjudice à la valeur du terrain par rapport à son inscription dans le PLU. Par contre sur le côté passage de la ligne, je crois qu'il vaut mieux que se soit RTE qui réponde.

Serge Dubus

Madame parlait des indemnités. Bien entendu, l'établissement d'une ligne électrique, notamment d'une ligne 400 000 volts, induit un certain nombre d'indemnités. J'en distinguerai 3. Il y a d'abord les indemnités liées à l'état permanent de la ligne quand elle sera construite, la présence des pylônes : ces indemnités donnent lieu au versement d'une indemnité au propriétaire du terrain ainsi qu'à son exploitant. Ensuite, en ce qui concerne les propriétaires, l'indemnité est versée en une fois lors de la signature de la convention. Elle dépend de la surface au sol qui est neutralisée, des pertes qui peuvent être engendrées et, bien entendu, de la nature du terrain. En ce qui concerne l'exploitant, c'est une indemnité qui prend en compte la perte de récolte, la difficulté de manœuvre des engins si on est en terrain agricole, etc... Elle est versée, elle, par tranche tous les 9 ans. Il existe également une indemnité des dégâts, qu'on appelle les dommages instantanés dus aux travaux d'établissement de la ligne notamment de ce qui peut être détruit ou abîmé et qui sera ensuite remis en état. Les pertes qui sont causées sont également indemnisées en une seule fois. Enfin, le troisième type d'indemnité est une indemnité du préjudice visuel (c'est peut-être à cela que vous faisiez plus particulièrement allusion tout à l'heure). Avant la date d'ouverture de l'enquête publique, tout propriétaire d'une habitation principale ou secondaire située à proximité du nouvel ouvrage aérien c'est-à-dire autour de 200 mètres du tracé, peut prétendre à une indemnité de préjudice visuel. Cette évaluation de préjudice visuel est faite par une commission départementale indépendante composée de 4 membres (2 représentants des intérêts privés, 2 représentants des intérêts publics) qui évaluent la perte de valeur que subit l'habitation à cause de la présence de la nouvelle ligne et qui donc, paye ce dédommagement aux propriétaires. ?

Henri Comte

Est-ce que vous êtes satisfaite de l'ensemble de la question que vous avez posé parce qu'elle était complexe et avec plusieurs parties, est-ce que vous avez la totalité de votre réponse ?

Jeanne-Marie MAGNELI

Je m'attendais à la réponse, mais je pensais qu'il était important de la donner à toute l'assistance

Serge Dubus

Alors une petite erreur sur les 200 mètres : en fait c'est plus large que ça. Tout propriétaire d'une habitation qui s'estime lésé au niveau de la valeur de son habitation par la présence de la ligne peut établir un dossier qui sera examiné par la commission. Ce n'est pas restreint à 200 mètres, en effet.

Monsieur Galou

Je vais vous reposer une question que je vous ai déjà posée. Est-ce que vous rachetez les maisons ?

Serge Dubus

Je vais vous faire la même réponse. Non on ne rachète pas les maisons. Les indemnités sont celles que je viens d'évoquer. En France, lors de l'établissement d'une ligne électrique, les terrains ne sont pas achetés par le maître d'ouvrage en l'occurrence RTE. Il y a une convention amiable qui est passée avec les propriétaires et les exploitants qui donne lieu aux indemnités que je viens de présenter. Si la convention amiable n'est pas passée, bien entendu, une fois que la déclaration d'utilité publique a été prononcée, il y a une procédure possible de mise en servitude, mais il n'y a pas d'achat. Cela se fait pour les postes d'interconnexion ou de transformation mais pas pour les lignes. Il n'y a pas d'achat ni de terrains ni des habitations.

Monsieur Galou

Actuellement je ne peux pas vendre ma maison ce que j'aurais dû la vendre sans la ligne ?

Serge Dubus

Alors là ça rejoint le préjudice visuel.

Monsieur Galou

Parce que je peux vous dire que je perds gros. Je voulais vendre ma maison les articles parus dans la presse, je perds énormément. Je n'ai plus personne d'intéressé d'ailleurs.

Serge Dubus

La version précédente de l'accord prévoyait qu'en cas de vente (mais cela ne serait pas applicable maintenant puisqu'il faut que le projet soit plus avancé, on est encore bien trop en amont) la moins-value constatée fasse office de préjudice visuel. Le paiement de l'indemnité de préjudice visuel était soit l'indemnité forfaitaire évaluée par la commission soit la moins-value réellement constatée lors de la vente. Alors il y a peut-être eu des problèmes, je ne sais pas exactement lesquels, cela ne s'appliquait peut-être pas bien, toujours est-il que la version de l'accord qui a été signée début 2002 ne prévoit plus cette clause. L'indemnisation du préjudice visuel se fait uniquement sur l'évaluation forfaitaire de la commission indépendante.

Monsieur Galou

D'accord. J'aurais une autre question technique. Au niveau de l'arc des câbles, vous avez répondu tout à l'heure qu'elle était de 6 mètres, mais, selon le terrain, il s'avère qu'elle peut être de moins.

Serge Dubus

Vous voulez parler de la hauteur minimum par rapport au terrain ?

Monsieur Galou

Je veux parler de la hauteur de sécurité par rapport à l'habitation selon les conditions du terrain. Les câbles sont justes au-dessus de ma maison et vous l'avez certainement vu l'autre jour en survolant les lieux en hélicoptère, le câble se trouve dans un arc très très bas.

Serge DUBUS

Il y a des règles de sécurité. Il existe un arrêté technique interministériel qui impose des distances minimums destinées à garantir la sécurité des personnes et des biens dans toutes les circonstances géométriques que peut présenter la ligne. Quelles sont ces circonstances ? Lorsque la ligne est très chargée, elle est au maximum de sa température. Plus la température est élevée, plus les câbles ont tendance à s'allonger. C'est donc notre rôle, avec les études techniques, de vérifier que pour la température maximale, pour la position la plus basse des câbles, les distances de sécurité imposées par l'arrêté technique vont être respectées. Pour les plus basses c'est 6 mètres au-dessus d'une habitation, au-dessus d'un arbre c'est 4 mètres, au-dessus d'un terrain quelconque c'est 7 mètres et au-dessus de terrains agricoles c'est 8 mètres. Jamais le câble ne doit être en dessous de ces distances-là. En Isère, nous serons bien dans ce cas car nous sommes dans des zones où les conditions de givre ne sont pas très contraignantes. En Savoie par exemple, où les conditions de neige ou de givre sont plus sévères, nous prenons en compte un manchon de neige qui peut se former sur les câbles et qui peut dans ce cas, amener les câbles dans une position plus basse que celle de l'échauffement maximum. À ce moment-là, c'est cette position-là qui est prise en compte dans le respect des distances. C'est imposé par la loi.

Odette BUDIN

Le lac clair – St Savin

Nous avons une ligne qui passe près d'un terrain. Je voulais donc vous demander quelles sont les distances de sécurité. Au-dessus des toits, on comprend, mais lorsque l'on s'éloigne des habitations quelles sont les distances ? L'année dernière on m'a demandé de couper un peuplier qui pourtant était très loin de la ligne. Alors j'aimerais quand même savoir.

Patrick Bortoli

Je ne vais pas vous donner tous les chiffres, mais je vais prendre vos coordonnées¹. Il existe de petites plaquettes qui donnent exactement les distances en fonction de la proximité du pylône, des câbles, du type d'arbre, de la hauteur. D'après les règles de sécurité, on coupe effectivement les arbres en fonction du risque possible d'interaction entre l'arbre et les lignes. Plutôt que de faire de longs discours, on vous enverra une petite plaquette donnant toutes les distances dans toutes les configurations.

Les exploitants de la ligne prennent en compte en cas de vent et de balancement des câbles, la dilatation des câbles, le risque que l'arbre puisse éventuellement tomber sur les câbles. Tout cela est résumé dans le petit document et dans lequel vous aurez également les coordonnées des gens qui gèrent le réseau vous concernant. Ils seront à votre disposition pour toute information complémentaire.

¹ Madame Odette BUDIN – 15 chemin des Résistants – Le Lac Clair – 38300 SAINT SAVIN

Véronique GIRARD
Habitante de St Savin

Je voudrais d'abord vous préciser que votre adresse Internet, si on fait une recherche telle qu'elle est libellée, n'aboutit à rien. Il convient de mettre des traits d'union et il serait peut-être utile de le préciser à tout le monde.

Yves François

Il est vrai que dans la presse une mauvaise adresse a été publiée.

Véronique Girard

On retrouve le problème également dans votre dépliant.

Patrick Bortoli

C'est le site de la commission donc je vais laisser la commission répondre.

Jean-Luc Ruby

L'adresse du site de la commission est : debatlyonchambery.org tout attaché.

Véronique Girard

Je peux vous dire qu'en faisant une recherche avec ces données, on n'y arrive pas : il faut mettre des traits d'union.

Jean-Luc RUBY

Non, ce n'est pas possible.

Véronique Girard

Et bien vous essayerez.

Jean-Luc RUBY

On va vérifier. Effectivement la presse a donné une mauvaise adresse, mais là vous avez la bonne adresse.

Véronique Girard

J'ai une question plus spécifique qui s'adresse à ces messieurs de la DRIRE et de RTE. Vous avez fait mention d'une étude multicritères présentant les incidences environnementales. Je souhaitais savoir où l'on pouvait la consulter, si elle était consultable, bien évidemment, par le public ?

Patrick Bortoli

Effectivement, ce document, qui n'est pas tout récent car il date de 1999, a été remis à jour juste avant le débat. Nous avons souhaité que les informations y figurant soient les plus récentes et les plus justes possibles. Ce document est cité dans les annexes du dossier du débat car c'est une pièce de référence RTE, qui nous servira

pour l'étude environnementale qui ne reprendra qu'après le débat. Pendant le débat, c'est ce document qui sert de référence. À l'initiative de RTE ce document a été rediffusé aux 71 communes des deux options. Vous avez donc, dans chaque commune, un exemplaire de ce document. Il a également été diffusé aux associations les plus représentatives. Ce document n'a pas été intégré au dossier du débat qui était surtout axé sur l'opportunité et l'explication des options. Compte tenu du nombre de pages de l'étude environnementale, nous aurions eu un document très lourd. Nous l'avons donc cité en annexe, mais vous devez pouvoir le consulter en mairie. Si vous avez un problème, nous sommes à votre disposition pour faire en sorte que vous ayez accès à ce document.

Véronique Girard

D'accord. Par ailleurs, vous avez fait état de normes, notamment de mesures de champs électromagnétiques, et j'ai le sentiment que vous êtes à la fois juge et partie en matière de vérification de ces critères. Ne peut-on pas imaginer un contrôle extérieur, comme cela se pratique vis-à-vis des installations classées et contrôlées, fait notamment par la DRIRE donc par une structure en principe indépendante ceci pour éviter justement le risque d'être à la fois juge et partie avec ce que ça peut supposer en terme d'information ?

Patrick Bortoli

Je vais laisser répondre la DRIRE mais juste en préliminaire les seuils qui sont indiqués ne sont pas des seuils donnés par RTE. C'est bien la législation européenne faite lors d'étude par des cabinets indépendants, par des organismes comme l'OMS. Ces organismes français sont complètement indépendants d'EDF et de RTE et donc les législateurs se sont basés sur ces études pour arrêter ces seuils. RTE prend acte des seuils fixés par les législateurs et basés sur ces études indépendantes.

Michel Hersemul

Je ne peux que confirmer ce qu'a dit Monsieur Bortoli. Les références, si on parle de références, sont effectivement des références européennes reprises dans l'arrêté technique. On ne peut donc pas prêter à RTE d'être juge et partie. Votre question portait plus sur les valeurs mesurées, c'est ça ?

Yves François

L'indépendance du contrôle, Monsieur Hersemul, c'est là-dessus que portait la question.

Michel Hersemul

On a cité tout à l'heure le protocole environnement qui lie l'Etat, RTE et EDF, en l'occurrence surtout RTE. Ce protocole prévoit effectivement le recensement de l'ensemble des zones où les lignes 400 000 (puisque en fait, il n'y a guère qu'elles qui seraient susceptibles de générer ça) pour lesquelles cette valeur européenne ne serait pas respectée. Donc, ce recensement est en cours et à priori il aboutit à dire qu'il n'y a pas de zones, actuellement, pour lesquelles les lignes 400 000 génèrent des valeurs de champs magnétiques supérieures à la norme européenne.

Michel Lefèvre

Je peux vous donner une valeur qui a été relevée par le Président de l'association « La vie ne tient qu'à un fil » à Domessin qui s'est procuré un appareil (je ne sais pas où et comment) et, dans son habitation, il arrivait entre 2 et 4 microteslas. Donc les particuliers ou les associations peuvent faire elles-mêmes les mesures.

Il avait une habitation à proximité des câbles sur Domessin. Les câbles passent sur la façade de sa maison. Le câble extérieur est à l'aplomb de la façade de sa maison.

Yves François

Je vais demander à Xavier Bolze de préciser le statut du document multicritères.

Xavier Bolze

Un point précis sur la disponibilité des documents. Dans un débat public il y a un projet qui est déposé par le maître d'ouvrage, document largement disponible que vous pouvez demander à tout moment à la commission et qui vous est distribué. Il fait 80 pages et c'est un petit document que certains d'entre vous avez ici et qui est facile à obtenir. Vous avez par ailleurs, une synthèse du dossier, plus facile car elle comporte une quinzaine de pages et est à disposition dans la salle. La commission diffuse des lettres, des documents participant au débat. Quel est le statut du document d'analyse multicritères, d'analyse d'impact environnemental ? c'est un document édité à l'initiative du maître d'ouvrage qui normalement ne participe pas au débat public puisque le débat public a lieu très en amont. Les études d'environnement viennent un peu plus tard. Le maître d'ouvrage, ayant donc déjà réalisé ces études a souhaité que ces documents soient remis dans les mairies pour les personnes qui voudraient consulter. Cela s'est donc fait de sa propre initiative et nous avons demandé aux communes, d'une part de faire savoir qu'elles avaient ce document, et d'autre part, au titre de la loi de 1978 qui permet d'accéder aux documents dont l'administration dispose, que ces documents sont consultables par le public. Donc, le documents- multicritères ne fait pas partie du débat public au sens juridique du terme mais il est disponible et à l'initiative de RTE et l'on peut le trouver dans les mairies aujourd'hui.

Monsieur x

Oui j'aurai peut-être une suggestion à faire suite votre intervention Monsieur, et à l'intervention de Madame. Dans les lettres de débat public, est-il possible de faire paraître les tableaux résumés de l'étude multicritères ceci de façon à ce que la population soit informée plus rapidement disons sans se déplacer. Dans la mesure où vous faites des publications de ce genre, sans rester dans un cadre trop général, est-il possible simplement de publier le tableau récapitulatif qui est un bon résumé entre les deux options. C'est une suggestion.

Michel Delhommez

Oui, j'ai évoqué toute à l'heure les cahiers d'acteurs, on peut tout à fait se tourner vers RTE et dire : vous avez un document qui intéresse de façon très générale le public. On peut le publier dans ce cadre-là, avec leur accord.

Patrick Bortoli

Sans problème si la commission demande, on s'exécute.

Monsieur x

Pour St Savin, si le tracé Sud est retenu, le point critique est la zone où habite Monsieur Collot, donc la descente du plateau de Mollard au-dessus des habitations en direction de Flausaille. RTE a-t-elle l'intention d'étudier éventuellement un tracé que je qualifierai en zigzag qui permettrait d'éviter les habitations ? Est-ce que c'est envisageable ? Sinon il me paraîtrait indispensable de reconstruire la ligne strictement sur place enfin dans l'axe de façon à ne pas décaler l'impact sur d'autres habitations. C'est clair ?

Patrick Bortoli

Très clair. Donc, vous parlez de tracé. Alors, avant peut-être, j'aurais voulu recadrer les choses en terme de planning pour voir à quel moment on va en arriver au tracé. En effet, beaucoup de personnes se sentent frustrées en disant qu'ils sont sur de la reconstruction et ils voudraient savoir où, quand et comment. Dans le cadre d'un déroulement un peu théorique, certes, mais qui aujourd'hui est basé sur des retours d'expériences

d'autres projets, quand est-ce qu'on va parler de tracé de détail ou de recherche de tracé ? Aujourd'hui on en est à la phase de débat public qui va nous occuper, bilan et compte rendu compris et prise de position de la maîtrise d'ouvrage, on va en arriver à l'été 2003 environ. Comme l'a dit monsieur Hersemul, on va, une fois l'option retenue, travailler non pas tout de suite sur un tracé mais sur une zone d'étude. Une aire d'étude c'est une aire sur laquelle on va tous ensemble se mettre d'accord et étudier à l'intérieur, les différents fuseaux de passage puis les tracés potentiels. La zone d'étude sera suffisamment étendue pour que différentes possibilités puissent être étudiées. On étudiera toutes les possibilités à l'intérieur de la zone et quelle que soit la possibilité qui émergera de la concertation. L'engagement de RTE est qu'il ne posera pas de questions de coûts ni de sur longueur. Vous parliez de zigzag, pour dire non je ne veux pas cette option. C'est vraiment un engagement réciproque, on étudie tout dans la zone mais uniquement dans la zone, donc ça c'est l'engagement de notre part. Par contre RTE ne s'engage en aucun cas à mettre en avant une hypothèse de coût ou de longueur pour refuser une éventuelle modification ou une éventuelle option. Là on sera donc plutôt fin 2003 voir début 2004. Pour revenir sur votre question, bien sûr dans une aire d'étude, dans une zone d'étude, on recensera l'ensemble des contraintes, c'est un peu le début de l'analyse multicritères et, bien sûr l'habitat fera partie de ces contraintes. Il y aura d'autres possibilités et donc, si la concertation conduit à des modifications, il n'y aura aucun problème : RTE pourra aller sur ces modifications. C'est la concertation et le compromis qui se dégagera qui permettra d'en dire plus mais aujourd'hui c'est un peu prématuré. En tout état de cause, il n'y a pas de dogmes ou de règles précises.

Jean-François Bonnaire

Président de Bocara vigilance TGV et environnement.

J'aurai 3 questions à vous poser. Nous avons été invité par votre enquêteur en 1999 et nous avons évoqué la possibilité, lors de grands projets comme ceux-ci, de voir un pourcentage de l'investissement redistribué aux communes sous forme de travaux divers. Ce qui est prévu dans une ligne TGV c'est 15 % du montant sur la protection phonique en particulier ou autre chose ; donc on a évoqué cette possibilité. J'espère qu'elle tient toujours, j'ai envoyé la carte la semaine passée. Deuxième question : vous avez parlé d'indemnités. Chaque commune perçoit bien chaque année une prime par poteau, et je crois que dans les communes c'est un apport important. Comme la puissance va être multipliée par trois, est-ce que cette indemnité va être multipliée par trois, et ça serait normal ? Et la troisième question : est-ce que vous avez envisagé d'enterrer ces lignes à haute tension, est-ce que techniquement c'est possible et est-ce qu'un jour on y arrivera ?

Patrick Bortoli

Alors on va commencer par la deuxième question qui est très simple. La taxe aux pylônes est une taxe et non une prime que RTE verse. Cette taxe est le barème des impôts, donc elle est liée aux poteaux ou pylônes, on l'appelle comme on veut, c'est 2 406 euros en 2002 pour un pylône 400 000 volts, la moitié pour du 200 000 volts. Je ne peux pas vous donner le barème au 1^{er} Janvier 2003 car c'est le « Monsieur qui est à Bercy » qui le fixera, je ne suis pas dans ses petits souliers, mais j'espère qu'il n'augmentera pas trop parce que s'il augmente la taxe aux pylônes, il augmentera aussi le reste donc je n'ai pas trop envie et je pense que vous non plus. Donc, comme toute société, on paye des taxes : on paye de la taxe professionnelle, mais en plus, nous à RTE, on paye des taxes aux pylônes. Cette taxe n'a rien avoir avec la puissance c'est bien une taxe aux pylônes, excusez-moi je n'avais peut-être pas assez précisé. Alors pour la première question concernant le pourcentage. Vous avez cité le TGV, nous, nous avons un accord réseau électrique-environnement qui donne certaines règles et je pense qu'Emmanuelle va vous les donner.

Emmanuelle LANGRAND

L'un des engagements de l'accord passé entre EDF, RTE et l'Etat concerne ce que l'on appelle le programme d'accompagnement projet. Je pense que cela va répondre un peu à votre question. Dans le cas d'une ligne 400 000 volts, donc dans le cadre de notre projet, 10 % de l'investissement de la ligne aérienne seront mis à disposition. Pour notre ouvrage et en fonction de l'option choisie, cela représente de 7 à 7.5 millions d'euros. Cette somme pourra être utilisée pour différents types de mesures : soit une amélioration des réseaux, par

exemple réseau basse tension, moyenne tension, télécom ou alors sur des mesures de développement économique local. Comment sera distribué cet argent ? Je pense que c'est une question importante. Un comité sera mis en place sous l'égide du préfet et choisira les projets qui pourront bénéficier de cette aide financière. Ce que je peux rajouter également, c'est que 50 % minimum de ce montant sera destiné aux communes traversées par l'ouvrage et ce, sans abonnement de la commune. Donc une commune pourra financer en totalité un de ses projets. La somme restante qui n'est pas forcément de 50 %, les communes traversées pourront bénéficier de plus, mais la somme restante, pourra bénéficier à d'autres communes qui à ce moment-là devront abonder cette aide donc pour 1 euro versé au travers du programme d'accompagnement de projet, les communes verseront 1 euro.

Jean-François Bonnaire

Qui doit faire ces projets et quand ?

Patrick Bortoli

Alors là on ne maîtrise pas. C'est clair, c'est complètement indépendant de RTE. Pour RTE, il y a des règles et l'on nous demande de mettre 10 % de la somme. Donc pour votre question, qui et quand et surtout quand je pense. C'est le plus tôt possible dans l'avancement du projet et surtout avant la phase d'utilité publique puisque c'est quand même assez long. Donc le ou les préfets coordonnateurs, tout dépendra de comment cela s'organisera entre la Savoie et l'Isère, mettront en place des commissions qui vont recenser les projets et c'est très long de recenser tous les projets. Pour recenser ces projets, si ça concerne du réseau électrique (parce que les communes peuvent très bien dire qu'elles veulent en profiter pour faire quelque chose dans le réseau électrique), RTE pour le niveau de tension qui le concerne ou alors la distribution si c'est de la basse tension peut aider par une expertise. Cela consiste à aider les communes à monter un dossier, des petites communes qui n'ont pas de service technique peuvent être aidé, mais c'est la seule intervention que nous nous faisons. Derrière, c'est vraiment cette commission qui va recenser l'ensemble des projets et va les classer, les hiérarchiser en fonction de leurs intérêts et donc les retenir après une commission de choix. Mais cela se passera vraisemblablement avant l'utilité publique.

Michel Lefèvre

Vous parlez de la possibilité d'enfouissement des réseaux, enfin des lignes 400 000 volts. Actuellement, la technique n'en est qu'au début. Nous avons des cas, en particulier des jonctions en cours d'homologation dans notre site de recherche des Renardières. Par ailleurs, des liaisons ont été réalisées à l'étranger, notamment une en Angleterre qui est en cours de réalisation mais à des coûts astronomiques. Pour 5.5 Km en Angleterre, le coût du souterrain est équivalent à l'ensemble des 75 Km en aérien qu'on propose de faire. C'est pour ça que l'Etat nous a demandé de faire un effort particulier, dans le cadre du protocole dont on a parlé, notamment pour le réseau 60 000 volts (voir en 225 000 volts) où la technique est davantage dominée. Pour les 400 000 volts, l'effort qui nous a été demandé se situe au niveau de la recherche.

Gérard FROGET

Conseillé municipal à Saint Marcel-Bel-Accueil.

La question que je voulais vous poser a déjà été évoquée, mais j'appuie la question qui a été suggérée par Madame. Je vous trouve tout à fait rassurant en ce qui concerne les inconvénients des ondes électromagnétiques, inconvénients supposés, et la norme européenne que vous citez. Je voudrais savoir de quelle année elle date et si elle tient compte des études qui ont été faites postérieurement. Par ailleurs, la ligne actuelle peut surplomber ou passer à proximité immédiate des habitations : le projet tient-il compte de ces inconvénients et est-ce que le promoteur du projet essaye d'y remédier sans pour autant porter préjudice à d'autres habitations ?

Serge Dubus

Pour votre deuxième Ce qu'il faut bien que vous compreniez c'est qu'actuellement nous sommes très en amont de la définition précise du tracé. Quand on dit que si l'option Sud est retenue ce sera un tracé en lieu et place soit à proximité immédiate, ça laisse un certain nombre de possibilités. Actuellement nous sommes dans une phase de débat public c'est-à-dire qui est en plus de la concertation officielle, procédure qu'a présentée monsieur Hersemul, ensuite nous reprendrons à travers l'option qui aura été choisie le cadre de cette concertation mais avant d'en arriver au tracé, il faudra que tous ensemble on vienne vous voir et qu'on définisse dans l'aire d'étude qui aura été validée par le préfet un certain nombre de fuseaux parmi lesquels s'inséreront les fuseaux de moindre impact qu'on aura déterminé et qu'il faudra, bien entendu, prendre en compte les évolutions qui seront intervenues depuis 1953 et qui font que l'occupation des sols et l'environnement n'est plus le même et se sera à nous, on devra s'engager à faire en sorte, notamment au niveau des habitations, et bien que la meilleure solution soit trouvée y compris en améliorant ce qui existe actuellement par rapport à ces lignes. Alors pour les textes relatifs à la recommandation, monsieur Hersemul?

Michel Hersemul

Le texte de référence est une recommandation européenne qui date du 12 Juillet 1999. Voilà ça a été repris dans l'arrêté technique de 2001.

Monsieur x

Jean-François Bonnaire a évoqué tout à l'heure la nouvelle ligne pour laquelle l'indemnité pourrait être plus importante. Mais cela ne tient pas compte non plus de la hauteur qui sera aussi plus importante et qui constitue un inconvénient paysager.

Patrick Bortoli

Cela a déjà été évoqué tout à l'heure, donc juste en quelques mots. Au niveau de l'inconvénient visuel, quand on construit des lignes, il y a 50 ans, on n'avait pas tous les moyens qu'on a aujourd'hui. À ce jour, il existe différents moyens qui sont utilisés pour visualiser l'insertion des lignes dans l'environnement et les intégrer au mieux. Là, on parle plutôt d'insertion paysagère. Aujourd'hui, RTE utilise tous ses moyens et s'il le faut nous sommes tout à fait près à expliquer et à montrer les outils dont on dispose pour insérer au mieux nos ouvrages dans l'environnement.

Monsieur x

Dans le planning que vous avez montré, en face de concertation sur le tracé, la case est vide et surtout sur les modalités de la concertation.

Yves François

Effectivement, cette case-là est vide et c'est je crois, ce qui pose question par rapport à la concertation sur les tracés

Monsieur x

Oui et puis surtout sur les modalités de la concertation

Patrick Bortoli

Effectivement je n'avais jamais remarqué que la case était vide.

Yves François

Moi j'avais remarqué. Déjà hier au soir, je n'ai pas osé poser la question.

Patrick Bortoli

C'est très bien Monsieur François de ne pas poser la question.

Bien sûr il y a une concertation sur le tracé. Alors il y a des figures imposées, on est un peu comme au patinage artistique, et le juge arbitre est juste à côté de moi et s'appelle monsieur Hersemul. Il ne sera pas tout seul. Avec des réunions de validation, sous le joug du préfet ou du préfet coordinateur des différentes étapes, l'aire d'étude et les fuseaux dans l'aire d'étude seront validés de façon exhaustive. Ensuite, on va retenir parmi tous ces fuseaux, le fuseau qui amène les meilleurs compromis. Il y a de nouveau une validation. À l'intérieur de ce fuseau, on va rechercher un tracé, c'est-à-dire un trait de crayon sur la carte, et c'est ce tracé qui sera mis à l'enquête publique. Entre ces différentes étapes, on ne va naturellement pas travailler dans notre coin avec un cabinet d'étude d'impact pour aller ensuite voir le préfet et les maires tous les 3 ou 4 mois et dévoiler tout en une seule réunion. Bien sûr, on retournera sur le terrain et l'on verra l'ensemble des communes concernées qui seront forcément d'un chiffre inférieur à 71 puisque les 71 regroupent les deux options. On s'adressera donc aux communes et là, nous sommes ouvert à tous moyens et à tous modes de concertation. Il faudra que l'on vienne avec des éléments à vous les exposer, parce que si on part d'une feuille blanche c'est très difficile. Ces éléments, vous pourrez les critiquer et les compléter et donc il y aura différents échanges et différentes phases de visites. Nous sommes donc plusieurs car il va falloir retourner dans l'ensemble des communes pour discuter de plus en plus en détail. Nous sommes dans un système de poupées russes : on va partir d'une grosse poupée qui est la zone d'étude pour arriver à une petite poupée qui est le tracé. Cela se fera via des allers-retours en concertation. Donc ça c'est ce que nous nous imaginons mais il faut être deux pour imaginer les choses et donc là ça se passera après le débat public quand la concertation repartira.

Michel Hersemul

Excusez-moi, si je peux me permettre un petit complément. Les concertations il y en a deux. Vous avez la concertation dite préalable, avec l'étude des fuseaux et la concertation sur le tracé détaillé. Il est clair que plus les problèmes sont compliqués, plus le résultat de la concertation préalable est fin. La concertation sur le tracé détaillé consiste à définir dans quel endroit de la parcelle de l'agriculteur je mets le pylône. On est donc plus à savoir si on passe à gauche ou à droite du hameau et donc la concertation préalable se fait effectivement sous l'autorité préfectorale. Cette dernière dispose d'une nouvelle circulaire depuis septembre, qui dit des choses relativement intéressantes et nouvelles par rapport à ce qui se faisait avant. Auparavant la concertation, c'était les institutionnels c'est-à-dire les mairies, les administrations et quelques associations connues du secteur et actives qui étaient capables d'apporter des éléments. La nouvelle circulaire indique que le maître d'ouvrage prendra les contacts nécessaires pour préparer et faire avancer la concertation. En ce qui nous concerne, c'est RTE, il lui appartiendra aussi d'organiser les actions de communications utiles par l'intermédiaire de la presse régionale ou lorsque l'importance du projet le justifie. Cela passera par une démarche adaptée, par exemple une information directe de la population. Les modalités envisagées par le maître d'ouvrage seront présentées dès la première réunion de concertation et les participants à la concertation pourront émettre leurs avis. Très clairement monsieur le maire, dans une affaire comme celle-ci qui aura vécu un débat public on ne voit pas comment effectivement il n'y aurait pas un minimum de concertation locale de faite, y compris sur ces phases ultérieures de tracés. En tout état de cause, vous aurez, lors de la première réunion de concertation, tout le loisir de faire valoir votre avis sur le fait de savoir si ce qu'aura proposé RTE vous paraîtra suffisant ou non. C'est quelque chose de nouveau, c'est la nouvelle circulaire et celle de 1993 était moins exigeante de ce point de vue là.

Michel Delhommez

Je voudrais formuler un petit complément sur ce que vient de dire monsieur Hersemul. Vous ne l'avez peut-être pas remarqué sur le tableau qui présentait le schéma de fonctionnement de la CNDP. La CNDP, lorsqu'il y a eu débat public, veille à l'information du public jusqu'à la réception des travaux. Donc, lorsqu'il y a eu débat public, il

y a aussi cette autorité indépendante extérieure qui s'assure de l'information du public jusque l'achèvement des travaux.

Patrick Bortoli

Juste pour terminer rapidement sur la question. L'information du public, avant le débat public existait déjà à travers des journaux que vous avez dû avoir. Il est donc très clair qu'après le débat, si le projet repart sur l'option sud, les journaux continueront et l'on informera l'ensemble des riverains des communes concernées, par un moyen d'information qui sera équivalente à ce qui se faisait avant. Il n'y aura donc pas de changement de portage du projet, on continuera d'avoir une information au plus près du terrain.

Pascale Lestrade

Association « Détente » spécialisée sur ce genre de question de renforcement de lignes très haute tension.

J'aimerais poser des questions plus liées à la justification même de la ligne. Apparemment sur votre dossier, le remplacement et le renforcement de cette ligne se justifient surtout en cas de défaillance pour le tronçon de la ligne entre Creys et St Vulbas. Alors j'aimerais vous faire remarquer que toute votre argumentation repose sur un raisonnement avec une production centralisée telle qu'elle existe actuellement en France mais qui ne tient pas du tout compte d'une évolution éventuelle vers une production plus décentralisée. Vous n'êtes pas sans savoir que nous allons bientôt aborder le débat sur l'énergie au début de l'année prochaine promis par le gouvernement qui aboutira peut-être à une évolution des mœurs et à une production d'électricité plus décentralisée et plus proche des besoins de la population à l'image de ce que font nos voisins européens actuellement. Une autre question qui est justement liée à cette production décentralisée : vous abordez cette question dans votre dossier sur une page et apparemment vous calculez qu'il faudrait 600 mégawatts de production décentralisée mais qu'en cas de défaillance d'un second tronçon entre Creys et Grande Ile apparemment, cette production ne pourrait plus subvenir aux besoins. Alors là j'ai l'impression que vous vous mettez en cas de contrainte n-2 c'est-à-dire que vous cumulez les deux défaillances entre les tronçons Creys et St Vulbas et Creys et Grande Ile, dans ce cas-là. Dernière remarque en cas de défaillance du tronçon Grande Ile – Albertville, apparemment le réseau qui passerait par Génissiat ne suffirait pas à alimenter tout le sud d'Albertville, La Praz etc... Et dernière remarque : quand vous parlez d'exportation d'électricité vers l'Italie vous écarterez le problème en disant que pour l'instant on ne vous a rien demandé là-dessus et que de toute façon ça ne justifie pas forcément le renforcement. Alors, là-dessus le document de la commission européenne ou même des documents très récents prouvent le contraire et j'aimerais, Monsieur Hersemul, si vous avez notamment les comptes rendus des conférences de novembre dernier à Barcelone qui parlent de projets de 2003 sur la France et l'Italie.

Yves Francois

Alors on va essayer de reprendre car vous avez formulé au moins 4 questions plus une remarque. La première question concernait la décentralisation de l'énergie par rapport au réseau actuel qui serait conçu, en fin de compte l'énergie centralisée et donc si je résume ça ne tient pas compte d'une éventuelle évolution vers la décentralisation de l'énergie. Que pouvez-vous répondre pour cette première question ?

Michel Hersemul

C'est la DRIRE qui répond puisque effectivement RTE est le transporteur monopolistique en France mais à ce titre RTE n'a évidemment pas d'influence aujourd'hui sur les problèmes de production. Madame Lestrade rappelle effectivement, que le gouvernement prévoit, tout en ne l'ayant toujours pas annoncé officiellement, un débat national sur la production d'électricité en début d'année prochaine. Il faut relier effectivement ce grand débat avec une autre disposition de la loi électrique qui prévoit qu'une programmation pluriannuelle des investissements soit arrêtée par les pouvoirs publics. La programmation pluriannuelle des investissements veut dire un cadre général à moyen ou long terme qui définit de quelle manière les pouvoirs publics imaginent la programmation des outils de production en vue de satisfaire, tout simplement, à l'évolution des besoins. Donc la loi prévoit effectivement que l'on prévoit en particulier le type de production, le type d'énergie et le cas échéant la localisation de ces outils de production. Alors il est clair que madame Lestrade connaît très bien le problème de

la production décentralisée, on a travaillé ensemble à Annecy sur le même sujet. Donc il est tout à fait clair que le problème qui se pose aujourd'hui c'est qu'il y a beaucoup de nucléaire en France, on est à plus de 80 % de production nucléaire sur de gros sites de production, alors qu'à côté de ça il peut y avoir d'autres modes de production le cas échéant intéressants en termes d'énergie renouvelable, qui peuvent avoir leur place et qui peuvent trouver leur place au plus près de la consommation et à ce titre, réduire les besoins et les nécessités de transport. Ceci dit, il est très clair qu'aujourd'hui RTE ne travaille pas sur les choses imprévisibles mais sur des choses prévisibles et aujourd'hui le débat n'a pas eu lieu, la PPI n'est pas arrêtée et il serait aussi idiot de partir sur des hypothèses trop marquées dans un sens ou que de négliger l'existant. Je crois que là je laisserai RTE répondre. Le document qui a été présenté dans le cadre du dossier montre que ce n'est pas à l'avenir que répond la ligne électrique qui est aujourd'hui projetée mais qu'elle répond bien aux besoins d'aujourd'hui. Je comprends bien la remarque disant que globalement le raisonnement est fait dans le cadre d'une production décentralisée mais c'est ce qu'on a aujourd'hui et c'est ce qu'on a pour un certain temps dans la mesure où ce qui est prévisible aujourd'hui c'est avant tout une certaine stabilité et reconnaissons-le de l'outil de production électrique avec effectivement une entrée de la cogénération mais pas de révolution avant un certain nombre d'années. Donc, RTE à priori que ça soit dans le cadre d'une politique globale sur les grandes autoroutes ou que ce soit bien plus ponctuellement sur des projets plus locaux, n'est pas responsable de la production de ce qui se fait ailleurs. RTE a besoin d'avoir des hypothèses de travail et c'est sur la base de décisions prises localement ou nationalement que RTE peut construire des scénarios et à partir de ce moment trouver des réponses. Alors l'exportation vers l'Italie. Vous avez à la fois tort et raison. Là où vous avez raison c'est que Barcelone a effectivement rappelé la nécessité pour que le marché de l'électricité vive en Europe, de renforcer globalement les interconnexions. Ce qu'il faut quand même avoir en tête c'est qu'il y a eu dans un passé pas si ancien un projet de renforcement France - Italie qui s'appelait Grande Ile - Piosasco qui a été poussé très loin par EDF à l'époque. Ce projet n'a pas eu de suite et n'en aura pas c'est-à-dire qu'aujourd'hui je suis habilité à dire que le projet Grande Ile-Piosasco de toute façon ne sera pas ressorti des cartons. Par contre je ne peux pas dire qu'il n'y aura jamais un autre projet de raccordement entre la France et l'Italie. Par contre...

Pascale Lestrade

Mais d'après la commission européenne ce projet ressort des cartons. Il fait partie des 7 projets prioritaires. C'est écrit dans les annexes.

Michel Hersemul

Non il n'y est plus.

Pascale Lestrade

Si c'est dans les annexes Monsieur Hersemul.

Michel Hersemul

Non il n'y est plus

Pascale Lestrade

Nous allons comparer nos documents. Ce sont des documents qui sont actuellement sur le site de la commission européenne et c'est cité noir sur blanc.

Michel Hersemul

Vous permettez que je finisse madame Lestrade ? Écoutez, vous me dites que ça y est moi je vous dis que ça n'y est plus, nous vous proposerons chacun les éléments qui permettent de croire l'une ou l'autre des deux versions.

Simplement, il est bien évident que Barcelone a effectivement rappelé la nécessité de renforcer les interconnexions et que ce n'est pas parce que le projet de Grande Ile - Piosasco en tant que tel n'existe plus qu'il n'y aura pas, à un moment donné de la part de l'Etat, des initiatives et des impulsions données à RTE pour que des améliorations ou des renforcements de l'interconnexion se fassent que ce soit, comme ça a été le cas récemment par des aménagements techniques d'utilisation. Il y a deux transformateurs déphaseurs qui ont été installés à la Praz et qui ont permis d'augmenter la marge d'exportation, ou que ça soit par d'autres initiatives le cas échéant dans des tensions inférieures. Je crois que ça ne sert à rien que l'on dise ça y est ou ce n'y est plus. Moi j'ai l'information que ça n'y est plus. Nous constaterons que l'un des deux a tort. C'est peut-être moi, mais on verra.

Michel Delhommez

S'il vous plaît monsieur Hersemul, je vais simplement rappeler que toute à l'heure j'ai précisé que le 18 février à Bourgoin nous aurions une réunion thématique sur l'énergie. Nous avons constaté une certaine opposition entre madame Lestrade et monsieur Hersemul, mais ils ont jusqu'au 18 Février pour compléter leurs informations, se rencontrer pour que effectivement ce jour-là ils ne parlent pas d'une seule voix, mais qu'ils tombent au moins d'accord sur les textes officiels et qu'on puisse avoir un véritable débat et non pas une opposition qui risque de devenir stérile si elle se prolongeait.

Yves François

Nous avons une troisième question qui concernait, alors c'est assez technique par rapport à des puissances, des niveaux sur certaines lignes et des raccordements entre différents postes. Alors je ne sais pas si vous l'aviez enregistré.

Patrick Bortoli

C'est le problème de n-1, n-2.

Pascale Lestrade

C'est-à-dire que vous parlez d'une production décentralisée, entre guillemets, centralisée car si c'est en mégawatts c'est quand même une grosse production, que vous mettriez sur le poste de Creys ou Grande Ile. Et vous parlez donc d'un problème sur les lignes entre Creys et Grande Ile qui reporterait exactement le même problème de défaillance du circuit. Mais ce qui se passe c'est que si jamais vous avez un problème entre Creys et Grande Ile, en espérant que vous n'avez pas de problème entre Creys et St Vulbas parce que sinon, l passe en contrainte n-2 c'est-à-dire deux problèmes, vous devrez faire le tour du coup.

Patrick Bortoli

Alors n-1, n-2, on va essayer de faire simple parce que ça ne va pas être facile pour tout le monde. Aujourd'hui, nous devons gérer un réseau en tenant compte des aléas. Alors il y a peut-être un schéma beaucoup plus simple qui permette de montrer quand on a un poste qui est en panne comment on répartit le courant (à l'écran). Aujourd'hui à RTE, nous devons avoir certains nombres d'ouvrages répartis sur une certaine toile d'araignée de façon à faire en sorte que lorsqu'on en a un qui a un problème, parce qu'on a un incident ou une avarie, que ce soit transparent pour l'ensemble des utilisateurs du réseau. Prenons un petit schéma : imaginons que nous avons un souci là où il y a la croix. Si les réseaux ne sont pas reliés entre eux, c'est-à-dire que si globalement le réseau n'est pas maillé (techniquement) on va se retrouver avec des postes qui sont raccordés directement et qui ne vont plus du tout être alimentés si on n'avait qu'une seule possibilité pour acheminer l'électricité, un seul chemin. Donc aujourd'hui quand on parle de n-1 ou n-2, on dit qu'il faut qu'on se débrouille, si on a un incident voir un incident double, pour avoir toujours une autre possibilité de trouver un autre chemin pour amener l'électricité de façon à ce que pour l'utilisateur (industriel ou vous dans votre maison quand vous appuyez sur

l'interrupteur) ça soit complètement transparent. Nous on s'occupe de gérer la panne. Et donc, quand le réseau est maillé, on a assez de lignes bleues qui font qu'on peut isoler l'incident (alors un poste ou une ligne) et l'incident est complètement neutralisé et l'on a des capacités de transit sur les autres ouvrages qui sont suffisantes pour permettre d'amener l'électricité en quantité suffisante. Alors ce qui est dit dans le dossier quand on a un incident (et là je vais demander à Emmanuelle de revenir sur l'autre schéma), on parlait de n-1, là on a deux couloirs de lignes entre Lyon et Chambéry, on a le couloir nord et le couloir sud. Imaginons que nous ayons un incident sur la ligne de forte capacité qui est une ligne double au nord, donc sur la ligne à deux circuits, et imaginez qu'il n'y en ait qu'un seul qui soit en panne c'est-à-dire que le pylône est toujours en état. Sur les 4 voix d'autoroutes, il y en a deux qui sont neutralisées pour travaux donc l'autoroute est encore en service mais a des restrictions de voiries. Ce que l'on doit pouvoir imaginer c'est dérouter la circulation pour ne pas avoir de bouchons sur cette autoroute qui a deux voies de neutralisées. C'est donc le n-1 donc 2 par rapport à 4 soit la moitié. RTE constate, mais en aucun cas mettra à disposition de la production parce nous ne faisons que constater et jamais on n'ira installer de la production, nous on est là pour gérer le réseau et du coup on alerte les pouvoirs publics et l'on dit que si un des circuits de la ligne tombe en panne, si on neutralise 2 voix sur 4 il faut globalement, pour équilibrer la production et la consommation et faire en sorte que sur les autres lignes, on n'ait pas de bouchon (c'est bien beau de mettre des déviations mais si vous avez des routes qui sont mal dimensionnées et bien cela va boucher dans tous les coins alors pour l'électricité c'est un peu la même chose) produire là où l'électricité devait arriver et cette production doit, effectivement, être à hauteur de 600 mégawatts ce qui représente à peu près la moitié d'une tranche de centrale nucléaire des plus importantes. Ça c'est le n-1. Le n-2 c'est si les deux circuits de la ligne double Creys - St Vulbas (et non pas Creys - Grande Ile, va se retrouver sur la ligne Chaffard -Grande Ile qui est de faible capacité et cette ligne n'est pas dimensionnée. Vous avez donc d'un côté une autoroute et de l'autre une nationale, jamais on ne fera passer sur une nationale qui est calibrée à un million de véhicules/jour, les trois millions de véhicules qui passaient sur l'autoroute. J'essaye de schématiser, de simplifier pour que tout le monde comprenne bien mais c'est vraiment un problème de transit sur nos ouvrages, nos autoroutes. À titre de comparaison, il ne faut pas confondre consommation et transit c'est-à-dire que vous pouvez avoir des millions de véhicules immatriculés dans le département, ce ne sera pas ça qui compte ; ce n'est pas le nombre de véhicules immatriculés dans le département mais bien le nombre de véhicules qui va passer sur l'autoroute du département en prenant en compte tout l'externe qui va passer. En période de vacances vous prenez la vallée du Rhône, dans l'Ardèche il n'y a pas beaucoup de véhicules et pourtant à hauteur de Oriol, vous allez avoir de nombreux bouchons. Donc, ce n'est pas un problème de circulation locale mais un problème de transit sur un réseau national qui est l'ossature du réseau d'électricité. J'ai essayé de faire ce parallèle avec le réseau routier pour que tout le monde comprenne bien.

Yves François

J'ai bien conscience que les réponses qui ne satisfont pas forcément, mais je précise et je rappelle ce qu'a dit le Président. Il va y avoir une réunion thématique où l'on pourra vraiment rester sur ce thème-là. Il y a encore une question de monsieur et après il faudrait qu'on essaye de voir dans un débat beaucoup plus général ce que pense la salle vis-à-vis de ce projet.

Maurice BOUSAC

Habitant de St Savin.

Vous dites que vous utilisez les couloirs existants donc est-ce que vous allez démonter la vieille ligne et remonter la nouvelle à l'emplacement précis de celle-là ou allez-vous en monter une parallèle et vous démonter la vieille après ?

Yves François

Alors il y avait déjà eu une réponse qui allait dans ce sens-là. Pouvez-vous préciser rapidement ?

Serge Dubus

Vous avez raison, la ligne est vieille bien que 50 ans ce ne soit pas tellement vieux. Toutefois, pour une ligne c'est quand même une doyenne. C'est cette ligne-là qui sera démontée à condition qu'elle soit remplacée par une ligne à deux circuits. Alors on parle de couloirs. Le couloir est l'endroit où passe la ligne, c'est le tracé de la ligne actuelle avec l'aire d'étude qui l'accompagne et qui comprend une cinquantaine de communes. Si l'option sud est retenue, elle sera reconstruite en lieu et place ou à proximité. Ce qui signifie, qu'une nouvelle fois, dans le cadre de la concertation qui suit le débat public, se sera à nous de nous engager avec vous pour qu'une fois que l'aire d'étude sera validée, on détermine les meilleurs fuseaux de passage et parmi ceux-ci le meilleur des meilleurs, celui qui sera le bon. Alors ça pourra être, en effet, à côté de la ligne existante parce que l'occupation des sols a changé depuis 1953. Ce qui était bon à cette époque-là n'est peut-être plus du tout la meilleure façon de faire maintenant. Si la concertation valide le fait que le mieux est de se placer exactement dans le même axe et bien ça sera possible, mais à ce moment-là ça sera plus difficile. Je ne cache pas qu'il y a des contraintes techniques, il y a aussi des contraintes de conciliation de la ligne existante. Cette ligne est très chargée, donc elle transite pratiquement au maximum de sa capacité mais elle est quasiment indispensable. Elle est indispensable au réseau, elle est très difficile à couper, mais il faudra néanmoins la couper avant de la démonter pour établir la nouvelle. Alors simplement, pour ne pas maximiser les contraintes techniques ce qui serait intéressant pour nous, si la concertation nous dit que le mieux c'est de rester dans le même axe, c'est pouvoir décaler les pylônes de quelques mètres de façon à pouvoir réaliser les fondations en béton sur lesquelles reposent les pylônes, à l'écart de celles qui existent déjà. Ensuite, nous démonterons les anciennes, nous les araserons et d'évacuerons les déblais. Mais cela se fera dans le cadre de la large concertation qui suivra le débat.

Madame x

Vous avez déjà presque répondu à ma question car vous avez répété le mot concertation au moins 5 ou 6 fois alors que dans la circulaire ministérielle, curieusement, tout commence par communication. Or communiquer n'est pas concerter et je pense qu'il y a des restes de traditions jacobines dans la formulation ministérielle ou interministérielle qui font qu'on a tendance plutôt à communiquer et à ne pas concerter. Il faut surtout éviter cela et je pense que dans le cadre du débat public, il faudra continuer à concerter et ne pas se contenter de communiquer.

Michel Delhommez

Nous sommes là pour y veiller

Serge Dubus

Je ne me permettrais pas de porter des jugements sur la formulation ministérielle, peut être que Monsieur Hersemul s'en chargera. En effet, la communication fait partie de la concertation, mais je crois que la concertation est quelque chose de beaucoup plus large. Qu'est ce que c'est que concerter ? C'est voir comment s'entendre pour agir ensemble et c'est ce que nous nous engageons à faire avec vous.

Yves François

Ce que je voudrais ajouter, pour habiter près de super Phoenix et avoir vécu certaines choses pendant 30 ans, c'est que la concertation est quelque chose qui n'existait pas. Le débat public a aujourd'hui l'avantage d'exister et l'on va faire en sorte qu'il fonctionne.

Philippe Constantin
Habitant de St Savin

Par rapport aux choix qui ont été présentés tout à l'heure, vous nous avez présenté un choix fermé entre deux options. Je dis fermé parce qu'il n'a été envisagé à aucun moment une troisième possibilité. Donc ça c'est une remarque. Ma question est de savoir si nous ne sommes pas ce soir devant un vrai faux choix. C'est-à-dire que vous nous laissez entendre qu'il y a véritablement un choix entre une option sud et une option nord. Si on prend la carte, on s'aperçoit déjà entre Grande île (on va dire Chambéry pour simplifier) et le point A qui doit se situer vers Pont de Beauvoisin, les communes n'ont pas de choix. Soit vous abandonnez votre projet, soit vous le leur imposez. Ensuite entre le point A (on va dire, pour faire plus simple, Lyon), dans votre argumentation, vous avez présenté deux avantages de choisir l'option sud et zéro avantage pour proposer l'option nord. Donc je les réprécise : vous avez parlé de couloirs séparés pour sécuriser le transport d'électricité. Le deuxième argument c'était donc un tracé plus court, théoriquement moins onéreux en sachant que vous n'avez peut-être pas tout dit. Entre le point A et St Vulbas on crée une ligne complètement nouvelle qui ne va pas perturber, j'allais dire l'alimentation nouvelle, tandis qu'entre le point A et Chaffard, étant donné que vous allez éviter la coupure d'électricité pendant la période de travaux ça va vous compliquer la vie. Alors ce soir, il faut peut-être se l'avouer dès maintenant : est ce que nous ne sommes pas devant un vrai faux choix ?

Patrick Bortoli

Vous disiez les avantages et les inconvénients : vous avez donné un inconvénient pour l'option sud à savoir qu'elle apporte des complications. Aujourd'hui, il n'y a pas de complications pour nous car nous savons nous adapter techniquement pour reconstruire l'ouvrage. Globalement vous dites tout est beau au nord et rien n'est beau au sud. Vous parlez de la reconstruction et vous dites qu'il faut garder l'ancienne ligne en tension jusqu'à la mise en service de la nouvelle. Le fait de construire au nord permet plus facilement de réaliser cela. C'est une contrainte que vous avez vous même mise en évidence.

Monsieur x

J'ai apporté cette argumentation car vous ne l'aviez pas amenée tout à l'heure, pour contrebalancer ce choix sud qui paraît évident.

Patrick Bortoli

Alors cet argument nous l'avons donné dans d'autres réunions. Il n'est pas sorti ce soir, mais nous le mettons clairement en avant. Le fait de reconstruire la ligne en lieu et place complique plus que de la construire au nord.

Yves François

Il y a une question qui n'a pas été traitée. L'option zéro c'est-à-dire qu'il n'y a pas que l'option nord ou l'option sud, il peut y avoir l'option zéro c'est-à-dire l'opportunité du projet lui-même.

Patrick Bortoli

L'opportunité du projet effectivement, vous faites bien de le préciser Monsieur François. Nous sommes là justement pour l'expliquer et c'est ce que nous avons tenté de faire dans le dossier en expliquant la problématique réseau par rapport à d'autres problématiques. Pour les options, il y a un accord qui existe et qui dit : privilégier les recherches dans les couloirs existants. Mais lorsque l'on parle de couloirs, on ne parle pas de tracé. Symboliquement il y a deux lignes qui existent : on parle donc de la ligne du nord et de la ligne du sud, mais en aucun cas nous disons qu'on va remplacer la ligne en lieu et place. On peut très bien être à 500 mètres, à 50 mètres en lieu et place, à 1 kilomètre. Donc dans l'aire d'étude, on va rechercher les meilleures possibilités. Mais dans tous les cas, on est toujours dans des schémas de principe qui permettront d'éclairer et de reprendre l'aire d'étude, les fuseaux et c'est là qu'on verra où l'on en est.

Il faut se sortir de la tête qu'on est sous le tracé existant, ce qui n'est pas facile.

Yves François

Je précise que la CPDP a pour mission, à la fin de la concertation, par le biais du rapport du Président, de rapporter ce qu'elle a entendu sur le projet nord, le projet sud et l'opportunité globale du projet. Je crois qu'il est important de bien tout dire.

Monsieur x

Je voulais compléter car si vous ne construisez pas en lieu et place, vous allez soulever un autre problème c'est-à-dire que les personnes qui sont indemnisées actuellement ne seront peut-être pas les mêmes demain.

Serge Dubus

Vous parlez des propriétaires et exploitants ?

Monsieur x

Oui, il faut que les gens aient conscience de cela.

Serge Dubus

Tout à fait. Vous parliez tout à l'heure du point A (et Madame également) où les deux options n'en font plus qu'une. C'est vrai que la problématique du choix de l'option est surtout valable pour l'Isère. Pour la partie Savoie, la géographie fait que les deux lignes se sont construites dans le même couloir car il y a le lac d'Aiguebelette, le massif de l'Epine, l'agglomération de Chambéry qui n'est pas loin. Nous sommes donc obligé de passer dans ce couloir presque unique. D'ailleurs, le préfet de Savoie en 2000 avait demandé officiellement que les deux options soient réunies en une seule de façon à éliminer aucune possibilité d'amélioration du tracé.

Jean Claude Priou

Président de Bouvesse environnement

Compte tenu d'où l'on est parti, je me pose des questions complémentaires. Pouvez vous nous donner un ordre d'idée de la largeur d'un couloir. Vous parliez d'être sur la ligne existante, d'être à 50m ou à 1 km. Cela laisse une fourchette énorme. Ce couloir soit nord, soit sud, a à peut près quelle largeur ? Comment peut-on imaginer ce que serait le projet.

Patrick Bortoli

Je ne vais pas vous répondre sur la largeur de l'aire d'étude qui serait retenue si l'option était retenue et dans la mesure où le projet se poursuivra. L'esprit du protocole est de dire que lorsqu'une ligne existe, il faut être capable de la préserver et si on doit l'améliorer ou l'augmenter, à priori c'est bien le tracé de la ligne qui est la référence. Toutefois il serait stupide de ne pas profiter de la reconstruction pour faire quelque chose de plus intelligent que ce qui existe. Si je prends l'option de dire que le projet se fait sur l'option sud, il y aura forcément un aller-retour à faire, pour savoir ce qu'il est possible de faire pour l'améliorer et quelle est l'aire d'étude la plus pertinente pour pouvoir étudier des variantes plus intelligentes que l'existant. Aujourd'hui, il est un peu tôt pour dire ce sera 500 mètres ou 1 kilomètre, sachant que 1 kilomètre me paraît être la limite du raisonnable, pour rechercher à optimiser le tracé existant en fonction de la perception de tout un tas de choses : paysage, bâti... C'est la phase de concertation qui permettra de le faire d'une manière plus précise. L'idée est bien de dire que si on peut être plus intelligent, ne nous empêchons pas de l'être collectivement.

Monsieur x

Sur vos documents, vous parlez de communes traversées. Je voudrais connaître sur chaque tracé le nombre d'habitations concernées. Par ailleurs, qui est le cabinet Plurlis que l'on a jamais vu et qui a soi-disant mené une enquête auprès de 80 personnes.

Gérant du cabinet Plurlis

Mes enquêteurs ont mené une enquête sur 800 personnes socio démographiquement représentatives de la population des 71 communes. Pour toutes les études de ce type dont vous avez l'habitude avec IPSOS, SOFRES... on prend un certain nombre de critères (nombre d'habitants, sexe, age...) et l'on regarde le profil de cette population par communes. L'objet était de demander quel mode, quel type, quel garant, quelle durée de concertation et quel type d'information les gens souhaitaient. On a également cherché à savoir qui doit réaliser le bilan de concertation. A ce moment-là, il faut dire, excusez- moi Monsieur Delhommez, la saisine n'existait pas. Le maître d'ouvrage, comme l'a d'ailleurs rappelé Monsieur le Président, était soucieux de mener une concertation exemplaire car EDF est devenu entre guillemet RTE dans la partie réseaux et le président Merlin (RTE) voulait des modes de concertation exemplaire sur ses projets. Il ne veut plus de projets qui n'aient pas réellement fait l'objet de concertation préalable. Par voie de conséquence, on nous a dit qu'on était complètement libres de poser les questions qui nous semblaient pertinentes mais qu'il fallait impérativement rapporter ce que pense la population et le mode de concertation qu'elle souhaite. Il s'avère que la loi est arrivée entre temps et que donc la CNDP a demandé que soit nommée une commission spéciale.

Serge Dubus

L'enquête menée par Pluris à été commandé par RTE. Dans les lettres « Lyon - Chambéry parlons en », il y avait des cartes T. Nous en avons reçu environ 200. Nous avons trouvé que ce n'était pas beaucoup et nous avons donc souhaité en plus, faire une enquête d'opinion sur la façon dont les personnes des communes des aires d'études concernées souhaitaient que la concertation se déroule. Avec les 800 personnes interrogées par Pluris, nous arrivons à 1 000 et la synthèse de cette enquête a été présentée dans le n° 2 de la lettre Lyon – Chambéry. Tout cela s'est donc bien fait en amont du débat public.

Michel Lefèvre

S'agissant de la question sur le nombre d'habitation présentent sur les aires d'études, vous pourrez trouver la réponse dans l'étude environnementale dont on a parlé tout à l'heure et qui est disponible en mairie. Il y a à la fin un tableau de synthèse qui reprend l'ensemble des critères qui ont été analysés dans l'étude, y compris les habitations. Il faut comprendre que c'est une photographie à l'instant T sur les tracés des lignes existantes nord et sud. Ça n'hypothèque pas sur la reconstruction de la ligne de 1953 qui pourra comme on l'a dit améliorer les choses.

Sur le nord c'est 106 maisons et au sud, 673 maisons sur une bande de 200 mètres de part et d'autre de la ligne.

Monsieur x

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé la publication du tableau récapitulatif. J'ai eu la possibilité de lire le dossier et je précise qu'entre le point A et Chaffard, le nord c'est 113 maisons et le sud fait 501 maisons. Il y a donc un rapport presque 5 entre les deux en termes d'habitations. Et ce dans la bande de 200 mètres de part et d'autre du câble.

Monsieur x

Je voudrais savoir à qui appartient le foncier des pylônes, de la ligne qu'on a créée en 1953 ?

Michel Lefèvre

La procédure de construction de nos lignes est différente de celle des autoroutes et des TGV. Nous ne nous portons pas acquéreur des terrains sous nos lignes. Il s'agit d'une servitude et le propriétaire reste propriétaire de son terrain, il en garde la jouissance.

Monsieur x

Alors comment se fait-il que les communes bénéficient d'un loyer annuel alors que nous payons les impôts sur ces terrains.

Michel Lefèvre

Alors on s'est amélioré depuis 1953. J'ai appris au cours de ce débat que les propriétaires n'étaient pas indemnisés à cette époque. Mais maintenant les propriétaires et les exploitants sont indemnisés. L'ordre de grandeur pour un pylône de 400 000 qui a une embase au sol de 100 m² dans une terre de polyculture de première catégorie (puisque'il y a plusieurs catégories) est de l'ordre de 10 000 francs (je m'excuse, je parle encore en francs, mais on s'entendra bien) pour le propriétaire et de 6 000 francs pour l'exploitant tous les 9 ans.

Monsieur x

Je crois qu'aucun propriétaire chez nous n'a touché de loyer depuis 1953.

Michel Lefèvre

À l'époque il n'y avait pas d'indemnisation d'occupation du terrain. L'indemnisation c'est le protocole de 1970 signé entre EDF, l'assemblée permanente de la chambre d'agriculture, la FNSEA.

Yves François

La question que l'on peut se poser c'est pourquoi on ne l'applique pas depuis 1970

Serge Dubus

Par rapport à la somme qui est versée aux communes ce n'est pas un loyer. C'est un impôt, une mesure fiscale qui a été instaurée par la loi de finances de 1980 et qui nous impose de verser chaque année une certaine somme. Pour un pylône 400 000 c'est 2 406 euros (15 000 f environ) par an.

Monsieur x

Oui mais les propriétaires des terrains où sont implantés ces pylônes n'ont jamais touché 1 centime.

Michel Lefèvre

Je viens de comprendre la question : la loi n'est pas rétroactive en France. Depuis 1970, la loi n'a pas été appliquée rétroactivement à 1953. Par contre, la nouvelle ligne sera indemnisée conformément au protocole de 1970 mis à jour.

Monsieur x

On nous dit que chaque propriétaire a touché une indemnité ce qui est absolument faux.

Serge Dubus

Il ne faut pas confondre avec la ligne de 1981. À cette époque, il y a eu des indemnités et des conventions. Je vous propose de venir vous voir tout à l'heure pour vous apporter des informations.

Monsieur x

La servitude est-elle uniquement sur l'emplacement du poteau, ou est-ce qu'elle est également à l'aplomb de toutes les lignes.

Michel Lefèvre

Oui, il y a une servitude de surplomb, mais le propriétaire ne perd pas la jouissance de son terrain.

Yves François

Bien, je crois que l'on a fait le tour des questions. Je vais donner la parole à Xavier Bolze qui va nous donner le retour que l'on a au niveau du système Internet.

Xavier Bolze

Quelques remarques sur le débat : d'abord, il s'agit d'un débat qui n'est pas limité simplement au village traversé, et j'en veux pour preuve les « appels » sur Internet : 39,4 % c'est-à-dire presque 40 % viennent des Etats-unis. Donc ça c'est une surprise et nous avons également beaucoup d'appels depuis la France. Mais il faut quand même remarquer que le débat n'est pas simplement un débat ici, c'est un débat d'intérêt stratégique sur les lignes électriques. La procédure prévoit que la Commission Particulière remet un rapport sur ce qui s'est passé, indiquant toutes les opinions émises : la commission n'a pas d'avis propre, elle rapporte et ce document est approuvé au niveau national puis publié. RTE doit, à ce moment-là, indiquer comment il prend en compte ce qui s'est dit dans le débat. C'est après cette prise de position de RTE, qui arrivera probablement au mois d'août, que le gouvernement décidera de la suite à donner à l'opération. Le débat qui est entrepris aujourd'hui permet d'exprimer des opinions dont il sera tenu compte dans la décision finale, tant par le maître d'ouvrage, que par les pouvoirs publics.

Yves François

Juste une petite remarque : est-ce que vous pensez aussi que les appels venant de l'étranger ne sont pas inhérents au fait que l'on a une procédure qui est quand même assez nouvelle et dont il veut connaître un peu la façon de fonctionner, ce qui prouve que l'on continue à défricher dans ce domaine-là.

Xavier Bolze

On n'a pas d'explication pour le moment, mais on a constaté que le débat public est quelque chose de différent d'une enquête publique.

Michel Delhommez

Oui, quand Monsieur m'a demandé si j'étais au courant des enquêtes qui avaient été faites, quand j'ai rencontré le Président de la Commission Nationale de débat public, il m'a dit, vous aurez un délai difficile à expliquer parce que RTE a déjà été assez loin dans la concertation, donc d'expliquer l'application de la nouvelle procédure qui remonte en amont, ce sera difficile. J'ai été irrité après la réunion de Morestel, de voir dans la presse, qu'on

écrivait « qu'en aucun cas, les conclusions de la Commission ne remettront en cause le bien-fondé du projet ». Et, j'ai réagi auprès du Directeur de la Presse en disant qu'à l'approche d'une loi nouvelle, ou on met la démocratie dans la main des gens et vous écrivez ça. Mais je le comprends, car cette ambiguïté entre cette concertation antérieure et ce nouveau débat public, l'expliquait. J'ai dit au Directeur du Journal, que si dans le public, on le remettait en cause, et bien ça remontera au niveau national. Donc je vous remercie Monsieur d'avoir remonté aujourd'hui et d'avoir engagé ce débat parce que nous, cela nous permet de façon tout à fait légitime de dire très clairement que le débat a porté, y compris sur l'opportunité du projet. Donc ce souhait que j'avais de pouvoir exprimer pleinement un peu la réponse que j'avais faite au journal, je me permettait d'en rendre compte. Je crois que ce soir le débat est quand même riche, l'expression était libre et très correcte, les gens ont échangé très correctement, mais pleinement, et je pense que c'était l'objectif de notre réunion : transparence, équilibre de l'expression, que tout le monde puisse s'exprimer.

J'ai dit qu'après les réunions publiques, il y a les permanences, donc je rappelle qu'il y aura une permanence à la Mairie d'Aiguebelette vendredi prochain, mais c'est plutôt pour répondre à la réunion d'hier à Apremont. En revanche, il y aura une permanence à la Bâtie Montgascon le 20 décembre qui répondra à la fois à la réunion de Saint Savin et la réunion de Pont de Beauvoisin de la semaine prochaine. Entre temps également, nous éditerons des Cahiers d'acteurs et des lettres du débat donc vous continuerez à être informés et à être mobilisés. Pour mieux nous retrouver lors de nos réunions de début 2003 en présence des experts, nous avons déjà détecté un expert dans le domaine de la santé et un expert dans le domaine de l'énergie. Nous allons mettre en forme ces discussions entre experts pour qu'elles soient vraiment le plus informatives possibles pour ceux qui pourront assister à ces travaux. J'espère retrouver certains d'entre vous aux réunions du mois de mars qui seront des réunions de synthèse. Alors je clos le débat de ce soir, mais il n'est pas encore clos puisqu'il y a un pot qui va vous être offert, et avec un verre à la main, vous pourrez continuer à discuter les uns avec les autres ou avec nous et RTE si vous voulez avoir des informations complémentaires. Merci bien et bonne soirée à tous.