

# **Réunion publique**

**Commune de Signy-L'Abbaye dans les Ardennes**

5 mai 2011

De 18 à 20 heures

---

## **Compte-rendu synthétique**

La troisième réunion publique de concertation sur le projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité s'est tenue le 5 Mai 2011 à 18H00 à la salle polyvalente de Signy-L'Abbaye.

Auparavant de 14 heures à 17 heures, RTE a tenu dans cette même salle une permanence pour accueillir toute personne désireuse d'aborder des points plus personnels avec le maître d'ouvrage.

La réunion publique a rassemblé plus d'une vingtaine de participants citoyens, agriculteurs, représentants d'associations environnementales et élus locaux, départementaux et régionaux.

## Ouverture de la réunion et présentation du projet par RTE

A 18 heures 15, Jean-François SHERPEREEL, journaliste au quotidien régional L'Union, chargé de l'animation de la réunion, ouvre la séance et passe la parole à Alain DEVILLARD, Maire de Signy-L'Abbaye. Celui-ci remercie les élus – dont le sénateur et président du Conseil général des Ardennes Benoit HURE – de leurs présences et excuse l'absence d'Elisabeth FAILLE, conseillère générale du canton de Signy-L'Abbaye, retenue à une autre réunion au Département. Il évoque ensuite les atouts de sa commune et les nombreux projets actuellement menés avec l'aide du Conseil général des Ardennes et du Conseil régional de Champagne-Ardenne.

Benoit HURE, sénateur et président du Conseil général des Ardennes, insiste sur l'intérêt du projet RTE « *pour un département, grand producteur d'énergie (...) et pas seulement nucléaire avec l'arrivée de production éolienne, d'où la nécessité de transporter l'électricité* ». Il rappelle que l'électricité en grande quantité ne se stocke pas, prenant l'exemple de la centrale de Revin qui, chaque jour vers 20 heures, produit pendant quelques minutes 800 MW pour subvenir aux besoins supplémentaires de la consommation à cette période de la journée.

Il revient ensuite sur l'importance du chantier qui arrive « *juste après l'autoroute A304 : c'est bon pour notre département (...), le montant de l'investissement (105 millions d'euros), les retombées en termes d'emplois et la participation des entreprises locales* ». Il conclue en insistant sur la prise en compte de l'environnement et des paysages et la possibilité d'améliorer l'insertion de l'ouvrage par rapport à la ligne actuelle qui sera déposée.

Jean-François SHERPEREEL reprend la parole pour annoncer les modalités du débat avant de présenter brièvement les personnes présentes à la tribune : René DAROQUE, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP) et Vanessa CHOUQUET, chargée de la communication de RTE.

René DAROQUE, garant, rappelle ensuite les objectifs et les modalités de la concertation recommandée, tout en précisant sa totale indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage et sa mission de veille : veille sur la qualité de l'information communiquée à la population, veille à l'expression la plus large possible de tous pour éclairer au mieux les choix du maître d'ouvrage. Il émet enfin le souhait d'échanges libres se déroulant dans le calme et la sérénité, précisant que ces échanges sont enregistrés afin de publier sur le site internet du projet des comptes rendus fidèles à la réalité.

Puis Jean-François SHERPEREEL présente les différents membres de l'Equipe Projet : Jean-Louis CARLIER, Directeur de Projet, « *spécialiste des lignes et par ailleurs élu local chargé du développement durable dans une commune du Nord* », Virginie QUINTREL, ingénieur environnement chargée de la concertation et Grégoire LEFEVRE, ingénieur chef de projet.

Jean-Louis CARLIER présente ensuite RTE et ses missions de service public avant d'expliquer les caractéristiques et fragilités du réseau de transport d'électricité régional. Puis il détaille la solution proposée - construction d'une ligne 400 000 volts à 2 circuits entre Charleville-Mézières et Reims en remplacement de la ligne existante – et ses enjeux en termes d'accompagnement du développement du territoire et d'amélioration de l'insertion paysagère du futur ouvrage.

Virginie QUINTREL commente ensuite un film présentant le survol de la ligne 400 000 volts existante entre les postes électriques de Lonny, Seuil et Vesle, en insistant sur les divers enjeux environnementaux traversés ou approchés par l'ouvrage aujourd'hui : habitat, vallées, terres agricoles, forêts... Ce film met en valeur les territoires traversés : la vallée de la Sormonne, les crêtes préardennaises, la champagne humide puis la champagne crayeuse.

Jean-Louis CARLIER revient sur les enjeux de la concertation engagée à l'occasion de ces réunions publiques : cadre réglementaire et principales étapes jusqu'à la mise en service de l'ouvrage et la dépose de la ligne existante. « *Le projet se déroulera en 4 années de concertation et 2 ans de travaux* ». Le directeur de projet RTE insiste notamment sur les différents temps d'échanges organisés pendant l'année 2011 : réunions publiques, permanences en mairies....

Vers 19 heures, la réunion se poursuit par des échanges avec les participants.

## Echanges avec les participants

L'animateur passe la parole à la salle.

**Christophe DUMONT, conseiller régional (Europe-Ecologie) s'interroge sur l'opportunité du projet :** *« J'ai vu deux arguments dans votre dossier : d'une part la crise est passée et il va y avoir un développement important, d'autre part on aura moins de population mais les gens divorcent beaucoup donc il y aura plus de maisons. Je ne suis pas convaincu. »* Ensuite, il s'inquiète de l'impact du projet sur le foncier agricole et rappelle que *« la disparition des espaces agricoles à des fins d'urbanisation équivaut au niveau national à un département tous les 7 ans. »*

Jean-Louis CARLIER rappelle les trois fragilités du réseau qui justifient le projet :

Concernant le transit, *« la production éolienne qui arrive dans la région, quand elle n'est pas consommée localement, doit être transportée. A l'inverse, quand cette production n'est pas là, il faut y pallier. »* Le réseau apparaît donc dans tous les cas nécessaire.

Concernant la consommation électrique, *« ce n'est pas un critère dimensionnant en effet : même si la consommation descend de 10%, le problème de sécurisation de la zone de Vesle lié à l'absence d'un deuxième circuit subsiste. »*

Concernant les chutes de tension, Jean-Louis CARLIER rappelle les risques que cela entraîne et que la seule solution consiste à renforcer la ligne entre Charleville-Mézières et Reims.

**L'animateur Jean-François SHERPEREEL revient sur le sujet de la consommation d'électricité :** *« Avez-vous évalué les perspectives d'évolution future de la consommation des industries ? »*

Jean-Louis CARLIER développe la question : *« On a estimé l'évolution future de l'industrie (+1% d'ici 2015), mais aussi celle du tertiaire. Le plus faible taux d'augmentation revient aux particuliers car on a tenu compte des effets possibles du Grenelle 2 sur la réglementation thermique. »* Il précise toutefois que la consommation des particuliers a augmenté ces dernières années du fait des évolutions des usages : *« Le soir quand on rentre, chacun met son téléphone portable à recharger, on allume la télévision (il y en a souvent plusieurs dans les maisons), l'ordinateur... autant de pratiques consommatrices qui n'existaient pas autrefois. »*

**« Et demain les voitures électriques ? »**

*« C'est une nouvelle source de consommation d'électricité, en effet »* précise Jean-Louis CARLIER, *« mais avec le développement des technologies, cette voiture électrique pourrait peut-être venir en appui du réseau lors des pics de consommation »*. Elles disposent en effet de batteries ce qui permet d'imaginer que l'on injecte de l'énergie dans le réseau au moment des pics de consommation et que les batteries soient rechargées en période de basse consommation.

**L'animateur revient sur le second thème évoqué par M. Dumont : « Parlons un peu de la problématique foncière liée au projet. Une ligne comme celle-là consomme du foncier ? »**

*« Absolument pas »* affirme Virginie QUINTREL, chargée de concertation RTE. *« Il n'y a pas de transfert de propriété, RTE n'est pas propriétaire. Il y a juste une servitude d'utilité publique pour laquelle le propriétaire et l'exploitant sont indemnisés. »*

**Michel NORMAND, Maire de Belval :** « *Vous envisagez de doubler Lonny-Vesle pour sauver Reims ; envisagez-vous de sauver les Ardennes en doublant Vesle-Mery pour que l'énergie remonte plutôt qu'elle ne descende ?* »

Jean-Louis CARLIER admet que cela aurait pu être une alternative pour obtenir trois lignes 400 000 volts au poste de Vesle, « *sauf qu'il n'y a pas toute l'année de l'énergie qui peut remonter de Troyes, notamment en hiver et durant les intersaisons, l'énergie va plutôt vers la région parisienne. De plus, il y aura toujours les problèmes de tension basse sur la ligne Lonny-Vesle* ». Enfin, Jean-Louis CARLIER rappelle l'arrivée de production éolienne dans le nord de la région : « *Que fait-on des 350 MW d'éolien qui arrivent au sud de Reims ? Il faut de toute façon renforcer la ligne entre Charleville-Mézières et Reims.* »

**Maire de Belval :** « *L'aire d'étude est bien de 10 kilomètres de part et d'autre de la ligne actuelle ?* »

Virginie QUINTREL précise qu'« *il n'y a pas d'aire d'étude aujourd'hui.* » Cette bande de 20 kilomètres est en fait une aire dite de concertation : « *On a souhaité échanger avec vous pour prendre en compte les enjeux du territoire (forêt, habitat, agriculture) avant de définir l'aire d'étude. On reviendra vous voir ensuite avec une aire d'étude plus précise dans laquelle nous chercherons ensemble les fuseaux de passage de la future ligne* ».

**Maire de Belval :** « *Quand je lis la page 19 du dossier d'information, on a l'impression que les deux lignes sont "pontées"...* »

Jean-Louis CARLIER : « *Non c'est simplement une symbolique au niveau des schémas, une ligne à deux circuits sur une file de pylône est représentée par deux lignes parallèles reliées par des petits traits.* »

**Eric MORLET, agriculteur à Dommery :** « *Concernant l'emprise foncière, vous allez réduire les portées du fait du deuxième circuit, il y aura donc plus de pylônes ? Cela va changer fortement l'impact sur le foncier agricole.* »

Grégoire LEFEVRE, chef de projet RTE, confirme : « *Les câbles à supporter sont plus nombreux donc on envisage de réduire la longueur des portées, ce qui conduirait à environ 10% de pylônes en plus. Dans l'hypothèse par exemple d'une longueur de tracé proche de celle de la ligne actuelle, cela ferait une vingtaine de pylônes en plus.* »

**Eric Morlet :** « *La ligne actuelle sera toujours sous tension lors des travaux. Envisagez-vous de croiser la future ligne avec la ligne existante ?* »

G. Lefèvre rappelle qu'il n'est pas possible de démonter la ligne avant d'avoir mis en service la nouvelle, cette ligne alimentant en électricité 700 000 habitants. « *Nous pouvons construire à proximité de l'ouvrage existant mais il y a des distances de sécurité à respecter, environ une cinquantaine de mètres. Par ailleurs, on peut en effet croiser la ligne actuelle, même si c'est plus compliqué sur le plan technique. C'est le tracé qui émergera de la concertation qui déterminera le nombre éventuel de croisements nécessaires* ».

**Eric Morlet poursuit son interrogation sur la difficulté de choisir le tracé :** « *Si on se déplace d'un côté ou de l'autre de l'axe existant, il y aura toujours quelqu'un de pénalisé (...), une forêt, un village... comment allez-vous faire ?* »

Virginie QUINTREL confirme que tout est une question de compromis mais que la volonté est d'améliorer le tracé partout où cela sera possible : « *Nous rechercherons des gains par rapport à la forêt, à l'habitat. Concernant les tranchées forestières, notre objectif est de ne pas traverser de part en part les boisements. Si le tracé retenu en concertation devait traverser un boisement, on essaierait*

*d'utiliser les tranchées existantes et de travailler à leurs valorisations (énergie-bois, biodiversité...). Concernant les proximités d'habitats, on cherchera à s'en éloigner ».*

**L'animateur propose un principe : « Peut-on dire 1 arbre coupé, 1 arbre planté ? »**

Pour Jean-Louis CARLIER « *cela fait partie de la négociation, des mesures de compensation. Dans le Nord, la politique est de faire 3 arbres plantés pour 1 coupé ».*

**Frédéric PIERROT, Maire de Murtin-et-Bonny, élu au PNR des Ardennes en charge de l'économie et du développement durable : « Il faut prendre en compte l'impact paysager d'une ligne Très haute Tension. Vous dites que la ligne sera plus haute, mais vous annoncez une meilleure insertion... pouvez-vous nous donner des pistes d'intégration paysagère, des idées de mesures compensatoires ? »**

Virginie QUINTREL rappelle que les pylônes actuels font 40 mètres, les futurs devraient mesurer 50 mètres, « *mais cela dépend du choix du type de pylône retenu* ». Des aménagements paysagers sont également possibles, comme la restauration des haies bocagères, « *ce sera un travail à effectuer avec le Parc.* »

Jean-Louis CARLIER donne d'autres exemples : il est possible de mettre en peinture les pylônes pour mieux les insérer. « *Près d'un poste Lillois, un architecte a fait un travail de mise en scène des pylônes : on les voit toujours mais de manière différente.* »

**Françoise BRUNEL se présente en tant que citoyenne-contribuable : « Quel est le coût du projet et quelle participation des institutions, de l'Etat, des collectivités à ce projet ? »**

Jean-Louis CARLIER rappelle que le projet coûte environ 105 millions d'euros (dont environ 80 pour la nouvelle ligne), « *ce n'est qu'une estimation puisque le projet n'est pas défini* ». Puis il explique que RTE est financé par le Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité fixé pour trois ans par le Ministre de l'Energie sur proposition de la Commission de Régulation de l'Energie. Ce financement doit permettre à RTE d'assurer pleinement les travaux de développement de son réseau. « *In fine, chaque usager peut voir sa contribution aux projets d'ERDF et RTE dans la ligne « tarif d'acheminement » de sa facture d'électricité.* »

**L'animateur demande une précision sur le sujet : « Les usagers champardennais paient pour les projets régionaux de lignes ou est-ce que tous les français paient pour tous les projets en France ? »**

Jean-Louis CARLIER confirme que tous les usagers paient pour tous les projets en France : « *on peut avoir à un moment beaucoup d'investissement en Champagne-Ardenne et peu sur la région parisienne, puis l'année d'après ça peut changer.* » RTE investit environ 1 milliard d'euros chaque année, chiffre en augmentation du fait notamment de la croissance des projets de production d'énergie renouvelable. Jean-Louis CARLIER précise que le plan d'investissement de RTE, élaboré tous les ans pour une période de 6 ans, est contrôlé par la Commission de Régulation de l'Energie.

**Une habitante : « donc c'est l'usager qui paye au final ? »**

Jean-Louis CARLIER confirme.

**L'animateur propose un nouveau sujet de débat : « On aime faire de la montgolfière dans la région, il y a aussi des oiseaux : y-a-t-il des mesures particulières qui seront prises ? »**

Pour Virginie QUINTREL « les activités humaines et la sécurité des tiers sont un sujet de préoccupation constant chez RTE : nous faisons régulièrement des campagnes d'information "Prudence sous les lignes". »

Concernant les oiseaux, Virginie QUINTREL précise que le risque de percussion est relativement faible pour une ligne 400 000 volts car les câbles sont relativement visibles. « Ceci étant, par rapport aux lignes actuelles, nous travaillons avec les associations spécialisées pour résorber certains points sensibles : dans les couloirs de migration par exemple, nous posons des spirales pour permettre aux oiseaux de mieux voir la ligne. »

**L'animateur évoque la question du chantier : « Quelle sera la gêne pour les usagers, les agriculteurs, les automobilistes pendant les travaux ? »**

G. Lefèvre explique les nombreuses mesures mises en place pour réduire –sinon compenser- les impacts du chantier : « Pour le milieu agricole et les pistes d'accès aux parcelles, la terre végétale prélevée est réservée puis remise en place ; on prend également en compte les réseaux de drainage, on cherche à les repérer pour les déplacer, si on les détériore on les répare ; des géotextiles sont posés pour éviter d'endommager les parcelles ; on fait attention à l'élevage... de toute manière, un état des lieux est effectué avant et après les travaux ».

Concernant les routes, G. Lefèvre précise qu'un plan de circulation est mis en place pour limiter la gêne durant les travaux et maintenir la circulation.

**Une précision est demandée sur la traversée de l'autoroute.**

Pour G. Lefèvre « le passage de ces axes de circulation importants nécessite des moyens assez impressionnants : on utilise une grue qui passe par-dessus l'autoroute pour monter la nouvelle ligne. On évite ainsi de couper la circulation. Concernant le démontage de la ligne actuelle, qui est plus rapide, il est prévu de mettre en place des « bouchons mobiles » : une voiture fait ralentir la circulation en amont le temps que la ligne soit retirée ; ces travaux se font de préférence la nuit. »

**Françoise Brunel souhaite revenir sur le sujet de l'opportunité du projet : « Je ne suis pas convaincue par vos arguments sur l'opportunité du projet. Pouvez-vous préciser les risques pour nous permettre de mieux comprendre le danger à garder la ligne actuelle ? »**

Jean-Louis CARLIER rappelle les différentes fragilités du réseau aujourd'hui : absence de ligne de secours entre Charleville-Mézières et Reims, chutes de tension constatées au poste de Vesle, limite de transit déjà atteint lors de pics de consommation.

Pour être plus concret, Jean-Louis CARLIER précise que, en cas de perte de la ligne Lonny-Seuil-Vesle, entre 30 000 et 300 000 foyers pourraient être coupés selon la période : « Il y aura moins de monde touché en été. Mais par exemple s'il y avait eu une panne lors du pic de transit en mars 2010, on aurait coupé quelques centaines de milliers d'habitants ». En effet, « depuis le poste de Vesle, c'est tout le Sud des Ardennes, de l'Aisne et une partie de la Marne qui sont alimentés via les réseaux 225 000 volts et 63 000 volts. »

**L'animateur développe le sujet : « Combien de temps faut-il pour réparer une panne ? »**

« Ca dépend du problème » précise Jean-Louis CARLIER : « Si c'est un problème de conducteur, on peut le réparer dans la journée, si c'est une panne plus importante, dans un poste par exemple, cela peut durer plusieurs jours ».

**Précision est demandée sur la durée de vie d'une ligne**

Selon Jean-Louis CARLIER « sur le plan comptable, c'est quarante ans, mais c'est comme pour une voiture, si elle est bien entretenue elle peut rouler plus de 500 000 kilomètres ». Ainsi, la future ligne, si elle est bien entretenue, peut durer cinquante ans, voire plus.

**Après avoir sollicité une nouvelle fois la salle, l'animateur demande à RTE comment seront pris en compte les débats et si de nouvelles questions pourront être posées par la suite.**

Jean-Louis CARLIER confirme que des comptes-rendus seront publiés sur internet et transmis aux élus locaux. Ensuite chacun pourra poser des questions sur internet, par courrier, par téléphone. Toutes les coordonnées sont mentionnées dans les dossiers d'information remis aux participants et adressés aux mairies.

Sur demande de l'animateur qui après avoir fait le tour de la salle constate qu'il n'y a plus de question, Jean-Louis Carlier termine la réunion en rappelant les prochaines réunions publiques ainsi que les grandes étapes de la concertation pour 2011 : définition de l'aire d'étude en juin, permanences publiques en septembre pour partager sur les enjeux du territoire, mise à disposition de registres en mairie, et enfin réunion publique sur les fuseaux en novembre, « début novembre, pour nous aider à trouver le fuseau de moindre impact. »

Vers 19 heures 45, les participants se retrouvent autour d'un buffet facilitant ainsi la poursuite des échanges avec le maître d'ouvrage RTE et son équipe.