- Commission Perspectives du Réseau du CURTE -

Groupe de travail
Méthodes de développement et réseaux cible

Synthèse de la réunion n°3 du mardi 3 juillet 2012

(version indice 1)

Ordre du jour

1. **Prise en compte des enjeux environnementaux au stade amont des études de développement de réseau**

   (sujet prévu dans le programme de travail du GT « méthodes d'études et d'évaluation des projets du réseau de grand transport »)

2. **Suite des travaux**
   - Réunion suivante :
     - date,
     - thèmes.

Participants

RTE – Département Economie et Prospective

- Jean-Philippe ROUDIL – Directeur du Département
- Christine ROBLIN - Directeur Adjoint du Département
- Christian POUMAREDE – Chef de Pôle
- Olivier HEYDEL – Secrétaire du GT - Ingénieur

RTE – Département Concertation et Environnement

- François FIANCETTE - Responsable d'affaire

RTE-Transport d'Electricité Ouest

- Agnès LABBAYE - Concertante

Acteurs du Système Electrique

- **ADEME** : Vincent KRAKOWSKI
- **Cofely** : Philippe COURTES
- **DRIEE IdF** : Brigitte LOUBET
- **EDF CIST** : Clément AMERIGO
- **EDF DOAAT** : Jean-Christophe GAULT
- **EDF R & D** : Nicolas CHAMOLLET
- **ERDF** : Yves ZONTA
- **FNE** : Maryse ARDITI, Adeline MATHIEN, Alain ARGENSON
- **NEGAWATT** : Yves MARIGNAC
- **RFF** : Mondher CHARGUI, Frédéric DELABORDE
- **UFE** : Robin OSMONT

Introduction

Comme annoncé en dernière Commission Perspectives du Réseau du CURTE le 16 mai dernier, le GT rassemble dorénavant les participants du GT « Méthodes d'étude et d'évaluation des projets du réseau de grand transport » et du GT « Schémas long terme du réseau ».
La raison de ce regroupement s'explique tant par l'adhérence entre les thématiques traitées dans les deux GT, que par le souci de mieux optimiser la sollicitation des ressources chez les différents participants, dans une phase où les travaux requièrent une contribution plus significative des acteurs.
Le nouveau GT, rebaptisé « Méthodes de développement et réseaux cible» rassemblera naturellement l'ensemble des participants actuels des 2 GT.
Les acteurs présents à la réunion du 3/07 sont d'ailleurs issus environ pour moitié de chacun des groupes initiaux.

La réunion a été consacrée en totalité à la problématique de **la prise en compte des enjeux environnementaux au stade amont des études de développement de réseau par RTE** ; ce sujet était prévu initialement dans le programme de travail du GT « méthodes d'études et d'évaluation des projets du réseau de grand transport ».

Des exemples d'application pratique, à l'aide d'une pré-étude de contexte sur la zone du Havre et de l'étude de contexte « filet de sécurité Bretagne » ont illustré la problématique.

1. Prise en compte des enjeux environnementaux au stade amont des études de développement de réseau (RTE)

PARTIE 1 – Traitement des enjeux environnementaux au stade amont des études de réseau grand transport – présentation DEP et DCE

Rappel de l'approche lors de l'étude d'un renforcement
La pré-étude de contexte - l'étude de contexte
Focus sur les enjeux environnementaux

A cette occasion, le mémento des espaces naturels protégés (document de TEO) a été distribué aux acteurs.

Débat et remarques

Critères qualitatifs de choix d'un projet (COFELY)

COFELY s'interroge sur les critères qualitatifs qui vont permettre de choisir un projet plutôt qu'un autre.

RTE rappelle que l'objectif est de prendre en compte les enjeux dans leur ensemble : critères environnementaux, sociétaux, politiques, sensibilité de la population, etc…, cf. les enjeux qualitatifs listés au slide 7 de la présentation.

La pré-étude de contexte, puis les différentes études de contexte selon le degré d'avancement du projet, permettent d'aider et d'affiner la détermination de la stratégie la meilleure techniquement, économiquement et acceptable en terme de contexte (environnemental et sociétal).

RTE confirme à **l'ADEME que les exigences environnementales sont prises en compte dès la pré-étude de contexte**, le Système d'Information Géographique (SIG) de RTE en est l'outil de base.

La superposition des protections réglementaires joue un rôle sur le caractère faisable et acceptable, et sur la consistance de l'ouvrage réseau que RTE s'autorise à proposer (par exemple un projet de liaison souterraine est a priori plus acceptable dans une zone à forts enjeux environnementaux).

A ce sujet, EDF R&D répond à FNE en précisant que des **cartes des exigences réglementaires** sont disponibles sur le site internet de chaque DREAL.

EDF R&D se demande si les contraintes environnementales liées à **l'implantation de transformateurs** (huile,…) dans les postes sont intégrées dans les critères pour proposer leur localisation.

RTE précise que ce point n'est pas discriminant, très peu de postes RTE étant dépourvus de transformateurs ou d'autotransformateurs (postes d'aiguillage purs).

RTE demande à RFF si la démarche environnementale adoptée pour l'implantation d'ouvrages ferroviaires se base sur les mêmes principes (cf. mémento des espaces naturels protégés de RTE).

RFF indique que les principes sont les mêmes pour intégrer les enjeux environnementaux lors de l'étude des projets d'infrastructures ferroviaires.
Toutefois, les correspondants de RFF se rapprocheront de leurs services spécialisés afin qu'ils précisent ces éléments pour la prochaine réunion du GT.

Phase de concertation externe sur un projet (DRIEE IdF, FNE, Négawatt)

La DRIEE IdF rappelle que l'Administration recherche le meilleur compromis possible quant au choix d'un projet, et donne ainsi la parole à toutes les parties intéressées.

RTE a de son côté la volonté de prendre en compte l'ensemble des concertations.

La DRIEE IdF souligne l'importance de la phase de concertation officielle (Préfet) avec un besoin d'affinage poussé du contexte local ; la prise en compte de l'aspect sociétal pourrait, selon la DRIEE IdF, être amélioré par RTE en élargissant davantage le champ d'investigation du projet dès le départ (par exemple renforcer les interactions entre discussions avec les Services techniques de l'administration et les élus locaux).

FNE souligne que la concertation avec le Préfet est souvent reconnue par les élus, mais pas par la population concernée.

FNE affirme que pour un projet en limite de critère de débat public, une tentative d'esquive de ce débat par RTE serait considérée comme « très préjudiciable » par l'externe.

Il a été mentionné par FNE et Négawatt l'intérêt d'une concertation avec un tiers garant, reconnu par les élus et la population.

RTE entend ce souhait et recherche les différents modes de démocratie participative.

Conditions d'acceptabilité d'un ouvrage réseau (Négawatt, FNE)

Négawatt a souligné qu'il estime que le débat doit d'abord se placer au niveau de l'opportunité du besoin énergétique (par exemple, un choix de moyen de production résulte de la politique énergétique à long terme) qui doit être démontré d'intérêt général, le réseau à créer pour l'évacuation de nouvelle production étant ensuite une conséquence inéluctable. Si la légitimité du projet de production est prouvée pour la collectivité, cela donne de l'intelligibilité à cette étape et facilite donc l'acceptation par la population du projet réseau (celui-ci ne devrait plus être remis en cause car découlant du choix énergétique le précédant).

Selon Négawatt, les décisions de court terme sur le réseau (par exemple en réponse à une demande de raccordement d'un producteur) seraient à mieux mettre en perspective avec la vision long terme issue du débat énergétique.

RTE réaffirme qu'il est un acteur incontournable de l'étude technique de réseau, il confirme se positionner par rapport au débat énergétique de long terme en justifiant les options prises pour le développement du réseau.

RTE applique le choix de la collectivité ce qui donne du sens à l'ouvrage sur le territoire. La légitimité de cet intérêt collectif doit alors faciliter la bonne acceptabilité d'un projet d'ouvrage.

Le SRCAE est vu comme allant dans le sens de cette démarche par FNE.

RTE rappelle qu'il agit en avenir incertain, ses choix et décisions doivent aussi pouvoir s'adapter à un large faisceau d'évolutions possibles sur l'équilibre offre-demande à long terme (durée de vie d'une liaison de l'ordre de 80 ans).

La démarche adoptée par RTE pour le Schéma Décennal vise à donner une vision des projets et travaux à l'ensemble de la population, ce qui permet aussi de contribuer à mieux appréhender les aspects sociétaux.

FNE et Négawatt ont par ailleurs rappelé que les ouvrages du réseau avaient un impact positif sur certains plans (sécurité d'approvisionnement…) et qu'il fallait le mentionner.

Cartographie des infrastructures d'Ile de France (DRIEE IdF)

La DRIEE IdF a mentionné que les projets stratégiques incontournables du réseau IdF de RTE vont figurer pour la 1ère fois dans la cartographie du SDRIF[1] de l'ensemble des infrastructures.

Mutualisation des travaux pour les infrastructures (DRIEE IdF)

La DRIEE IdF a également observé que la mutualisation des travaux avec ceux d'autres gestionnaires d'infrastructures était encore limité (aspect à améliorer).

Monétarisation de l'environnement

EDF-DOAAT s'interroge sur l'opportunité de « quantification » de l'environnement, afin de pouvoir comptabiliser ce critère au regard des critères quantitatifs déjà existants.

FNE répond que l'environnement n'apparaît pas monétarisable. Il semble plus pertinent de tenter de le prendre en compte par une démarche de hiérarchisation des enjeux, ce qui représenterait déjà un pas important.

PARTIE 2 – Deux exemples d'application pratique

1) Application à l'exemple d'une pré-étude de contexte sur la zone du Havre - présentation DEP et DCE

Remarque importante : Cette étude date de 2006-2007 et n'est plus d'actualité.

Débat et remarques

FNE note que la production à raccorder au Havre légitimait la création d'un axe 400 kV vers la région parisienne, cette production venant en surplus de l'existante et n'étant pas absorbée par la consommation de la région du Havre.

Négawatt et FNE réaffirment le principe que la production doit dans la mesure du possible être localisée au plus près des lieux de consommation (en pratique RTE rappelle que la production dépend de conditions particulières : présence de source froide, de conduite de gaz, éloignement de zones habitées,…).

EDF R&D s'interroge sur les éléments qui **limitent les possibilités de remplacement de liaisons 225 kV par des liaisons 400 kV en lieu et place**.

RTE indique que :

[1] Schéma directeur de la région Île-de-France

- la fonction de l'ouvrage et son utilisation ne sont pas forcément les mêmes (400 kV : réseau pour le transport de l'électricité sur de longues distances, 225 kV : réseau de répartition pour l'alimentation des clients au niveau régional),
- l'emprise d'un ouvrage 400 kV est plus importante que celle d'un ouvrage 225 kV (largeur de tranchée plus importante, hauteur des pylônes plus élevé),
- l'impact visuel est donc plus important pour du 400 kV,
- en cas d'obstacle à franchir, les possibilités de mise en souterrain sont plus délicates en 400 kV (nécessitant la création de siphons conduisant à des mini-postes aéro-souterrains très visibles),
- il faut pouvoir se passer de l'ouvrage 225 kV pendant toute ou partie des travaux.

2) Application à l'exemple de l'étude de contexte « filet de sécurité Bretagne » - présentation TEO et DCE

Débat et remarques

FNE s'interroge sur **l'origine du choix souterrain** pour l'ouvrage 225 kV prévu entre Lorient et Saint Brieuc.

RTE indique que ce projet fait partie du pacte électrique breton[2], signé fin 2010 entre RTE, le Préfet de la Région, le Président du Conseil Régional Bretagne, l'ADEME et l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH). Il est fondé sur trois volets complémentaires dont la mise en place d'un « filet de sécurité Bretagne » constitué, entre autres, d'une liaison de 90 km à 225 kV souterraine qui reliera à l'horizon 2017 le sud et le nord de la région, entre Lorient et Saint-Brieuc.

A la vue des études de contexte, le projet en aérien n'était pas envisageable, le projet en souterrain nécessite toutefois une analyse fine en terme de service rendu et de faisabilité du tracé (souvent en plein champ, beaucoup de zones humides).

Nota : RTE rappelle que l'arbitrage (hors coût d'investissement) entre une liaison aérienne et une liaison souterraine n'est pas seulement lié à un critère qualitatif de visibilité, mais ces 2 types d'ouvrages ne rendent pas forcément le même service : le tracé ne sera pas le même en raison des obstacles naturels, techniquement les capacités de transit peuvent différer. L'impédance d'une liaison souterraine étant environ 2 fois inférieure à celle d'une liaison aérienne de même longueur, les flux résultants sur l'ouvrage seront donc très différents (variation de 1 à 2).

Cela peut conduire à devoir éliminer une option soit en aérien, soit en souterrain, car l'ouvrage aura des performances techniques bien différenciées selon l'option.

FNE s'interroge sur **l'exploitabilité d'une liaison souterraine de grande longueur.**

RTE répond qu'il n'y a pas de souci majeur pour ce type d'ouvrage souterrain 225 kV en courant alternatif (il existe déjà de nombreuses liaisons plus courtes sur le réseau de RTE et

[2] Plus d'information sur le site web de RTE : http://www.rte-france.com/fr/developpement-durable/les-engagements/contribuer-a-une-economie-competitive-a-bas-contenu-en-carbone/investir-dans-le-developpement-et-l-adaptation-du-reseau/securiser-les-zones-fragiles

des liaisons longues à l'étranger). RTE précise que les lieux de passage de ces ouvrages ne sont plus visibles après quelques années, après la réappropriation par la végétation.

Le filet de sécurité breton est financé par le TURPE (en réponse au questionnement de COFELY) ; l'ensemble de la collectivité finance le réseau, lui-même développé selon des régles uniformes sur tout le territoire.

RTE précise aussi que le niveau de qualité de l'électricité a tendance à varier selon le niveau de consommation : une zone fortement consommatrice (grande ville) dispose d'un réseau plus maillé et donc d'un meilleur service qu'une zone rurale avec une consommation faible et dispersée.

PARTIE 3 - Zoom sur les impacts et aspects environnementaux significatifs de RTE – présentation DCE et TEO

DCE et TEO ont apporté des exemples concrets pour illustrer les aspects et impacts (négatifs) permanents et temporaires présentés qui sont issus d'une analyse de RTE selon les critères de la norme ISO 14001.

Les impacts positifs des ouvrages ont ensuite été mis en évidence par RTE (biodiversité, tranchées mellifères, corridors écologiques,…).

Négawatt et FNE partagent le fait que l'effet positif des ouvrages n'est pas assez valorisé en terme de services rendus.

2. Suite des travaux

La prochaine réunion du GT est programmée le :

Vendredi 12 octobre 2012, de 14h30 à 17h30

au siège de RTE. Tour Initiale, 23ème étage - salle 23/44

Les sujets envisagés portent sur :

- des propositions d'améliorations pour le traitement des enjeux environnementaux tel que présenté par RTE le 3/07, et des contributions des acteurs sur leur vision,
- des pistes de réflexion sur la manière de considérer des solutions alternatives au réseau, production et MDE,
- les scénarios à envisager dans le cadre de l'étude réseau cible grand transport 2030 à partir des contributions des acteurs - cf. appel à contribution dans le cadre des travaux du GT « schémas long terme du réseau ».

FIN DU DOCUMENT