

## Concertation préalable

### PROJET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES BOUCLES DE LA SEINE

# Réunion publique de lancement dans la Seine-Maritime

**Salle L'Escale, Port-Jérôme-sur-Seine**

**Mercredi 29 novembre 2023 de 18h00 à 19h30**

**Participant.es :**

38 personnes

**Échanges avec la salle :**

14 interventions orales

**Intervenant.es :**

M. Benoit FACQ, RTE – Directeur de projet  
Mme Dounia EL ACHKER, RTE – Chargée de concertation  
M. Alexandre MARIOT, RTE – Chargé de concertation

**Animateur-modérateur**

M. Simon BLEAU, agence PARIMAGE

## SOMMAIRE

Ouverture .....	2
Présentation .....	3
Temps d'échanges.....	5
Présentation .....	7
Temps d'échanges.....	8

## OUVERTURE

### **M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 00:00:27**

Mesdames, messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette réunion publique de concertation sur le projet de transition énergétique des Boucles de la Seine. Je suis Simon Bleau, modérateur de cette rencontre pour le compte de RTE. Merci à la commune de nous accueillir dans cette salle. Madame Carolo-Lutrot, souhaitez-vous prendre la parole pour un petit mot d'accueil ?

### **Mme Virginie CAROLO-LUTROT, maire de Port-Jérôme 00:00:50**

Merci, un petit mot rapide. Nous sommes là surtout pour écouter le groupe RTE et le projet qui concerne l'énergie du territoire. Il faut savoir que cette ligne qui sera présentée, qui correspond à un besoin du territoire, n'existe pas aujourd'hui sur la zone de Port-Jérôme. Préalablement à toutes ces réunions, nous nous sommes rencontrés avec la zone industrielle du Havre pour dire « S'il y a une distribution d'énergie par rapport aux grands projets du territoire, où cette distribution d'énergie doit-elle se situer ? » Nous avons convenu qu'il faudrait trouver une solution pour mettre un poste de 400 000 volts sur la zone de Port-Jérôme, au regard des projets énergivores comme Air Liquide pour la production massive d'hydrogène, mais aussi pour les autres projets qui arrivent comme Eastmann ou Futerro, même si nous sommes sur des besoins en énergie, en électricité, beaucoup plus faibles.

Sur le Havre, il y a en parallèle des projets d'importance, là aussi de massification d'hydrogène mais aussi de production de SAF. Les énergies de demain sont nécessaires sur l'ensemble du territoire.

Ce n'est pas la première réunion de concertation publique. Des réunions ont déjà eu lieu avec les maires sur l'été, et en public il y a 15 jours je crois dans l'Eure, puis un lundi soir. C'est ici la première réunion publique. Vous êtes des privilégiés à Port-Jérôme-sur-Seine.

En tout cas, bienvenue et merci de participer à ces débats. Posez toutes les questions. Vous expliquerez exactement le cheminement et le timing. Il est important de partager ces projets avec la population et de reprendre un peu ce projet dans une dimension, de prendre de la hauteur. Ce n'est pas juste implanter un nouveau réseau électrique, ou en tout cas donner plus de puissance. Aujourd'hui, nous avons déjà 225 000 volts sur le territoire. Il s'agit de préparer l'avenir, de préparer les transitions, de décarboner notre industrie. Nous avons un territoire industriel, nous l'assumons. Il s'agit également de faire en sorte de régénérer cette planète. La Normandie est une terre d'énergie, une productrice d'énergie entre l'éolien offshore, le nucléaire et toutes les énergies renouvelables. Nous avons une responsabilité à jouer, nous ne devons pas le perdre de vue, dans le cadre de cette concertation.

Merci à tous, bon débat. Je reprendrai le micro, car j'aurais sûrement des questions.

### **M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 00:02:56**

Merci beaucoup, Madame. Le programme de la soirée : la réunion devrait durer jusqu'à 20 heures, environ. L'idée serait d'avoir une alternance de temps de présentation et de temps d'échanges. Un premier temps de présentation portera sur le contexte, le besoin électrique et la solution technique aujourd'hui proposée dans le cadre du projet. Nous aurons ensuite un premier temps d'échanges, puis nous poursuivrons la présentation avec ce qui intéresse sans doute vivement certains d'entre vous sur l'aire d'étude du projet et les hypothèses de fuseaux. Puis nous aurons un nouveau temps d'échanges, et nous terminerons la réunion sur les prochains rendez-vous de la concertation.

C'est une réunion de lancement de la concertation, qui va se dérouler jusqu'à la fin janvier. Plusieurs réunions seront organisées, notamment des ateliers d'approfondissement qui permettront de regarder cartes sur table dans le détail les hypothèses de fuseaux. Je vous invite également à participer à ces rencontres. Nous vous avons remis à l'accueil une petite fiche, un petit questionnaire. N'hésitez pas à le remplir, cela nous aide à organiser au mieux ces rencontres en recensant vos sujets d'intérêt notamment, ainsi que vos questionnements.

Cette réunion durera jusqu'à environ 20 heures. Vos interlocuteurs pour ce soir font partie de l'équipe de RTE, maître d'ouvrage du projet, avec Benoît Facq, directeur de projet, Alexandre Mariot, chargé de concertation et Madame Dounia El Achker, également chargée de concertation.

Pour faire connaissance avec vous, je vous propose rapidement un petit sondage à main levée. Qui est représentant ou sympathisant d'une association ? Pouvez-vous lever la main ? Personne dans la salle, apparemment. Qui est élu, agent d'une institution ou d'une collectivité ? Pouvez-vous lever la main ? Vous êtes un peu plus nombreux, même beaucoup plus. Qui est agriculteur ? Nous avons quelques personnes également, merci. Qui représente une entreprise ou une structure économique ? Monsieur. Est-ce qu'il y a des gens qui n'ont pas levé la main ? Quelques personnes également, du grand public. Merci à tous. Bienvenue à cette réunion de concertation. Avant de rentrer dans le vif du sujet, nous avons une petite vidéo à vous montrer pour vous présenter rapidement le contexte du projet et de la concertation.

*Visionnage d'une vidéo.*

## PRESENTATION

### **M. Benoît FACQ, directeur projet RTE 00:08:11**

RTE est le maître d'ouvrage du projet. Ce sont les autoroutes de l'électricité, pour faire simple. Son rôle est d'aller chercher l'électricité là où elle est produite, à savoir dans les centrales de production nucléaires, hydrauliques, éoliennes, pour l'acheminer là où elle est consommée, c'est-à-dire vers les grands industriels et les particuliers via le distributeur ENEDIS, que vous connaissez sûrement.

RTE, 7j/7j et 24h/24h, doit faire en sorte qu'il y ait autant d'électrons qui soient produits et consommés pour assurer l'équilibre à chaque instant.

Dans quel contexte RTE navigue aujourd'hui ? Dans le contexte de la transition énergétique, pour répondre à l'enjeu climatique avec les conséquences que nous connaissons sur le réchauffement. En France, nous consommons une certaine quantité d'énergie, dont 60 % proviennent encore des énergies fossiles : du gaz et du pétrole notamment. La transition énergétique doit se réaliser par deux mouvements de sobriété, en consommant moins d'énergie. Au global en France, nous devrions consommer 40 % de moins d'énergie à l'horizon 2050 si nous souhaitons atteindre les objectifs de neutralité carbone que s'est fixé la France à cet horizon. Il s'agit d'un objectif ambitieux, mais atteignable à plusieurs conditions. L'une des conditions est de réduire notre consommation et de faire en sorte que cette part d'énergie fossile soit réduite quasiment à néant pour finalement avoir dans le camembert une part d'électricité qui soit beaucoup plus importante sur le camembert global. Il faut consommer moins d'énergie, mais plus d'électricité. C'est parfois un peu difficile à comprendre. Ce sont vraiment deux mouvements qui se croisent : c'est moins d'énergie et plus d'électricité dans les sources d'énergie que nous utilisons.

Plus d'électricité, cela se traduit par une évolution de la consommation de tout un chacun. Pour les particuliers, c'est l'électrification des usages. Il y a la mobilité, nous parlons beaucoup des voitures électriques. Puis il y a le chauffage, lorsque nous passons d'une chaudière à gaz à une pompe à chaleur, pour faire fonctionner cette dernière, nous utilisons de l'électricité. Pour les industries, nous appelons ceci un mouvement de décarbonation, qui a déjà été évoqué. L'idée est pour les industries

de progressivement changer leurs procédés industriels, en utilisant de plus en plus massivement l'électricité. Ceci conduit en Normandie à une augmentation de 1,5 fois ce que nous consommons aujourd'hui en électricité à l'horizon 2050.

Si nous consommons davantage, il faut produire plus. C'est le corollaire. Pour produire davantage, nous avons beaucoup de moyens en Normandie. Les centrales nucléaires vont se développer avec les nouveaux réacteurs. Nous avons Penly, Flamanville. Puis nous avons les nouveaux parcs éoliens qui se développent au large de nos côtes. Certains projets en sont à des stades d'avancement importants, comme Fécamp ou Dieppe-Le-Tréport, tandis que d'autres vont se développer à l'avenir. J'en profite pour dire qu'un débat public de façade maritime s'ouvre ces jours-ci, où RTE intervient au même titre que plein d'autres acteurs, pour savoir où seront positionnés demain les nouveaux parcs en mer.

Je voudrais aussi indiquer que nous faisons ce projet sur deux départements : l'Eure et la Seine-Maritime. Aujourd'hui, nous sommes en Seine-Maritime. Hier, nous étions dans l'Eure. Effectivement dans l'Eure, la consommation est un peu moins importante qu'en Seine-Maritime. De fait, pour la production c'est l'inverse : l'Eure est largement dépendant d'autres départements qui produisent de l'énergie. À ce titre, ce département a besoin de réseaux électriques pour acheminer l'électricité qu'il consomme.

Pourquoi faisons-nous ce projet ? Parce que le réseau électrique de la zone actuelle, entre Rougemontiers, Port-Jérôme et Le Havre - en rouge pour le 400 000 volts et en vert pour le 225 000 volts - n'est pas suffisamment dimensionné pour accueillir cette consommation et cette production qui augmentent. C'est pour cela que nous avons besoin d'en créer davantage. Nous l'amenons de ce point névralgique, dans l'Eure : le poste électrique de Rougemontiers. C'est un peu un hub de l'électricité, puisqu'il se situe dans un couloir important de transit entre les centrales nucléaires de la Normandie. C'est déjà depuis ce poste que nous alimentons la zone du Havre, via une ligne 400 000 qui existe. Demain, nous devons doubler la capacité de transit de ces lignes existantes. Il s'agit du besoin du projet.

Ce projet devra permettre d'amener davantage de puissance justement pour accompagner la décarbonation et l'électrification des usages des particuliers. Il doit aussi permettre d'accompagner la réindustrialisation. Pour réindustrialiser, nous avons besoin d'endroits où de nouveaux industriels viendront se brancher, comme de grosses prises électriques. Il leur faudra se brancher à de grosses prises, qui sont des postes électriques. Nous avons besoin de construire ces derniers pour que les industriels puissent se raccorder.

Enfin, le réseau doit permettre d'évacuer l'énergie décarbonée qui sera produite par les éoliennes offshore, au large des côtes, pour l'acheminer sur l'ensemble du territoire.

Ce sont donc ces trois objectifs : amener davantage de puissance, permettre de nouveaux raccordements d'industries et permettre d'évacuer la nouvelle électricité produite.

Comment faire ? Nous allons construire trois types d'ouvrages électriques : une ligne électrique aérienne de 400 000 volts entre le poste de Rougemontiers et ici même, à Port-Jérôme. Ce sont des pylônes de cette silhouette qui seront implantés, espacés d'environ 500 mètres les uns des autres sur le territoire.

Nous aurons également une ligne 225 000 volts. Nous voyons ce que cela représente en termes de travaux. Une fois construite, elle ne se verra plus, s'agissant d'une ligne souterraine enterrée. Elle se situera entre les deux zones portuaires du Havre et de Port-Jérôme. Ce second ouvrage permettra de sécuriser les deux zones industrielles.

Le troisième type d'ouvrage sera les postes électriques. Nous en construirons à Port-Jérôme et au Havre.

Voici trois types d'ouvrages qui géographiquement, devront s'implanter dans cette zone. Nous avons Rougemontiers, Port-Jérôme et Le Havre. Nous connaissons les origines et les destinations. Il y aura une nouvelle ligne aérienne entre Rougemontiers et Port-Jérôme, une nouvelle ligne souterraine entre Port-Jérôme et Le Havre, puis des postes électriques dans ces deux zones. Sur le territoire, vous

pouvez également observer le réseau existant en rouge. Sur ce réseau, nous avons deux lignes qui viennent alimenter : Le Havre en rouge et Port-Jérôme en vert. Nous retirerons cette ligne lorsque nous construirons le nouvel axe 400 000. Cette ligne sera obsolète et la puissance qu'elle délivre sera beaucoup moins importante. Elle pourra être reprise par le nouvel ouvrage aérien. Il est important que comprendre que nous allons substituer une ancienne ligne de petite capacité par une nouvelle ligne de plus grande capacité entre Rougemontiers et Port-Jérôme.

Dans quel cadre nous situons-nous d'un point de vue planning ? Nous sommes aujourd'hui ici. Nous avons validé l'aire d'étude, nous allons la décrire juste après. Nous allons valider le périmètre. Nous avons validé, avec le préfet et les maires, le 13 novembre, une aire d'étude, un périmètre au sein duquel vont s'implanter les ouvrages. Nous devons décider un fuseau de moindre impact, une enveloppe où se situera le futur tracé de nos ouvrages au printemps. Entre-temps, deux concertations s'enchaînent : une concertation que nous appelons « fontaine » car c'est une directive fontaine, qui est une concertation avec les parties prenantes corps constitués : communes, élus, associations, chambres consulaires. Puis une concertation du grand public, qui viendra alimenter la concertation fontaine au sein de laquelle sera décidé le fuseau de moindre impact. Nous sommes dans cette période où nous discutons de l'opportunité du projet, où nous recueillons les avis sur les différents scénarios possible d'implantation des ouvrages. Nous en tiendrons compte dans un bilan de la concertation pour argumenter le choix en fonction de différents critères. Nous y reviendrons. La suite, ce sera de pouvoir continuer les études, obtenir les autorisations pour avoir une déclaration d'utilité publique du projet début 2026, pour ensuite réaliser des travaux pour une mise en service avant 2030.

Voici le schéma dans lequel s'inscrit aujourd'hui notre réunion. Nous en sommes vraiment au début. Il y a encore beaucoup de choses ouvertes, nous sommes convaincus du besoin, nous vous l'avons présenté. Nous allons discuter des conditions d'implantation et de la façon dont ce projet doit s'insérer sur votre territoire.

## TEMPS D'ECHANGES

### **M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 00:21:06**

Avant de passer justement aux conditions d'implantation et à la façon dont le projet pourrait s'insérer sur le territoire, je vous propose un premier temps d'échanges sur le contexte du projet. Avez-vous des questions sur le besoin ? C'est le moment de les poser. Autrement, nous poursuivrons la discussion. Est-ce que des personnes ont des questions à ce stade ?

La réunion est enregistrée, je le précise. Cela nous permet de faire un compte-rendu exhaustif. Je vous prierai de bien vouloir parler dans le micro.

### **Intervention#1 : M. Patrick COTE, particulier 00:21:35**

Bonjour. Je ne voudrais pas revenir sur le projet lui-même, mais sur la première ou seconde diapo que vous avez présentée concernant la quantité d'énergie aujourd'hui.

Aujourd'hui, l'électricité c'est 25 % de 1 600 térawattheures, soit environ 400 térawattheures. Lorsque nous allons sur l'autre, c'est 55 %, soit un peu plus de 450 térawattheures. Cela signifie qu'en électricité, il y a à peine 10 % de plus ? Nous sommes d'accord que c'est sur toute la France ? Nous aurons donc simplement besoin de 10 % de plus d'électricité ? En fin de compte, de combien de plus aurons-nous besoin ?

**M. Benoît FACQ, directeur projet RTE 00:22:55**

Effectivement, en 2035. Je vous l'accorde, la concordance des chiffres ne semble pas exacte.

**Mme Agathe GUILBART, RTE 00:23:24**

Le chiffre qui est bon, c'est les + 35 %. Effectivement, cela représentera une part importante de l'énergie consommée en 2050. Il faudra ajuster les 930 térawattheures.

*Réponse complémentaire apportée en fin de réunion, hors enregistrement : Le 25 % et le 55 %, c'est hors pertes. Nous considérons qu'une perte, ce n'est pas une consommation directe d'électricité. C'est également hors consommation d'électricité pour produire de l'hydrogène. Nous n'allons pas compter deux fois l'énergie. L'électricité consommée pour faire de l'hydrogène n'est pas comptée comme consommation directe d'énergie. C'est hors électricité utilisée dans tous les secteurs de l'énergie, soit tout ce que vous voyez en vert.*

*L'électricité utilisée pour produire de l'énergie n'est pas comptée dans les 55 % d'électricité de consommation directe. C'est de là que cela provient. C'est de la consommation directe.*

**M. Benoît FACQ, directeur projet RTE 00:24:04**

C'est l'échelle France, comme vous le dites. Sur l'échelle normande, nous sommes même sur davantage. Sur l'échelle France, nous avons une augmentation significative. Mais là où il y a le plus d'augmentation, c'est dans les trois zones les plus industrielles françaises : le nord autour de Dunkerque, Fos-sur-Mer autour de Marseille et la zone Port-Jérôme, Le Havre. Nous allons vers des augmentations beaucoup plus importantes, même sur la zone vraiment du Havre Port-Jérôme, nous parlons d'une augmentation d'au moins deux fois, voire trois, dans les hypothèses les plus décarbonées.

**Intervention#2 : M. Kevin DANARADJOU, directeur général Haropa Port 00:24:52**

Haropa Port est l'entité en charge du développement des trois ports de l'axe Seine : Le Havre, Rouen, Paris. Je ne commenterai pas les chiffres, RTE vous répondra là-dessus. Je pense que la projection à 2050 prend aussi en compte les objectifs de sobriété énergétique que nous mettons en place. Là où je peux aussi témoigner, c'est qu'à court terme, aujourd'hui sur les projets que nous venons arriver sur nos territoires, sur les territoires portuaires pour compléter le cluster industriel, nous sommes clairement dans un changement d'échelle. Autant les entreprises qui se sont implantées depuis les années 60 sur les zones portuaires avaient besoin de 20, 30, 40 mégawatts, autant aujourd'hui, les besoins que nous avons sur des projets de gigafactory qui concourront demain à la souveraineté industrielle française pour la production de batteries, de véhicules électriques, voire d'hydrogène, de nouveaux carburants... certains ont déjà été dévoilés : le projet Air Liquide à Port Jérôme, le projet ENGIE au Havre. En l'occurrence, à chaque fois les besoins se chiffrent en plusieurs centaines de mégawatts. Il y a clairement un changement d'échelle entre les années 60 où cette vallée de l'axe Seine avait été promue à l'époque par le gouvernement et par le Général de Gaulle comme étant un axe industriel majeur, lié à la pétrochimie. Aujourd'hui nous changeons un peu d'échelle, de monde, nous changeons sur une industrie un peu décarbonée qui va utiliser massivement de l'électricité, demain. C'est un peu le sens de l'évolution que nous constatons.

## **M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 00:26:49**

Est-ce qu'il y avait d'autres questions sur le contexte, sur le besoin ? Pas pour l'instant ? Je vous propose peut-être de poursuivre la présentation avec Monsieur Mariot sur l'aire d'étude et les hypothèses de fuseaux.

## **PRESENTATION**

### **M. Alexandre MARIOT, chargé de concertation RTE 00:27:04**

Maintenant que nous avons bien cadré le besoin et les ouvrages qui sont à insérer sur le territoire, regardons où nous pourrions les insérer. Pour définir l'emplacement de nos ouvrages, nous fonctionnons en deux étapes. La première étape, c'est la définition d'une aire d'étude, qui a été validée par Monsieur le Préfet de l'Eure, qui est préfet coordonnateur de cette concertation, le 13 novembre dernier, comme vous le disiez Madame la Présidente. Cette aire d'étude a été réfléchie ainsi pour exclure certaines zones déjà à l'étude, pour se concentrer ensuite sur la recherche de fuseaux.

À l'ouest, nous incluons une grande partie de la zone industrialo-portuaire du Havre, en excluant Harfleur. Pour le nord, nous nous sommes appuyés sur la route départementale 81 en l'incluant à l'ère d'étude. À l'est, nous avons exclu le cœur de la forêt de Brotonne en incluant sa partie occidentale. La limite descend ensuite au sud, jusqu'au poste électrique de Rougemontiers. Nous nous appuyons ensuite sur les lignes aériennes existantes. Et enfin, l'aire d'étude peut se terminer avec une limite naturelle qu'est la Seine.

Cette aire d'étude a été validée en concertation avec les corps constitués et sous l'égide du préfet. C'est au sein de cette aire d'étude que nous allons pouvoir concerter dès à présent pour implanter nos ouvrages sur ce territoire, qui est riche d'un point de vue naturel, d'un point de vue milieu humain. Si nous regardons sur la zone que nous considérons pour l'implantation de la liaison aérienne, nous avons différents éléments naturels comme le Marais Vernier, qui est un site inscrit. Mais au-delà d'être un site inscrit, il a également différentes protections. C'est également une réserve naturelle nationale, une réserve de chasse. La partie incluse dans l'aire d'étude du Marais Vernier est la partie nord-est, où se trouvent actuellement nos lignes électriques ainsi que l'autoroute A131.

Nous avons un autre site inscrit sur ce périmètre, qui est la forêt de Brotonne, qui tire sa richesse de ses hêtres. Il faut savoir que c'est l'une des plus grandes hêtraies de France. Nous avons également, bien évidemment, partout sur le territoire de nombreux monuments historiques qu'il convient de prendre en considération lorsque nous construisons des ouvrages aériens.

Nous avons aussi des bords de Seine vraiment préservés. Ils sont positionnés ici, mais tout au long de la Seine, nous avons vraiment un paysage assez remarquable. En plus de cet aspect paysager, il y a plusieurs zones Natura 2000 qui sont inscrites ici.

Enfin, ce territoire est inclus dans le PNR des Boucles-de-la-Seine, qui vient avec sa charte protéger et mettre en valeur ce riche milieu naturel.

Nous avons aussi beaucoup d'activités humaines, nous avons la zone industrielle avec la raffinerie d'Exxon notamment ici dans la zone d'activité de Port-Jérôme qui se développe encore. Nous avons différents réseaux : le réseau électrique, également beaucoup de pipelines qui parcourent le territoire. Et enfin, une activité agricole qui est présente de partout sur le territoire. L'agriculture est vraiment prégnante. Puis des bourgs, des zones assez habitées sur la partie nord, sur la partie Seinomarine de cette aire d'étude.

Si nous regardons sur la partie plus occidentale, qui va plutôt concerner la liaison souterraine, nous avons aussi de nombreux enjeux naturels comme la réserve naturelle nationale du Marais de

Cressenval ici. Le territoire est vraiment marqué par le plateau qui vient forger la topographie du territoire. Encore et toujours de nombreux monuments historiques qui sont disposés un peu de partout sur le territoire.

Pour ce qui est du milieu humain, nous retrouvons sur cette vue les deux zones industrielles, toujours de nombreux réseaux, également un réseau routier assez dense avec l'autoroute qui vient couper entre le nord et le sud cette aire d'étude. Puis encore une activité agricole très forte sur la totalité de cette partie ouest de l'aire d'étude. Toujours des bourgs qui ici, se situent sur le plateau. Puisque dans la partie plus basse, nous retrouvons le marais de Cressenval et la zone industrialo-portuaire du Havre.

Voici les différentes caractéristiques principales du territoire. Je n'ai pas tout présenté, il y a beaucoup de caractéristiques qui composent ce territoire. C'est en nous basant là-dessus que nous avons pu dessiner des ébauches, des hypothèses pour les fuseaux de passage de nos ouvrages. Pour la liaison aérienne, comme pour la liaison souterraine d'ailleurs, nous avons trois options aujourd'hui. Lorsque nous parlons d'hypothèses de fuseaux, c'est parce que l'objectif de cette concertation est de pouvoir les faire évoluer, de pouvoir discuter ensemble de la forme de ces fuseaux pour qu'à la fin, ils s'intègrent le mieux dans le territoire. Puis c'est dans un second temps de pouvoir intercomparer ces trois options de fuseaux pour déterminer d'ici le mois d'avril le fuseau dit de moindre impact, qui au regard des autres, présentera le moins d'impact.

Pour la liaison aérienne qui doit cheminer entre le poste électrique de Rougemontiers dans l'Eure et la zone d'activité de Port-Jérôme, nous avons trois options. La première est le fuseau ligne existante, qui s'appuie comme son nom l'indique sur les lignes électriques existantes entre Rougemontiers et Port-Jérôme. Il traverse le Marais Vernier et enjambe la Seine pour rejoindre la zone d'activité de Port-Jérôme. La seconde option, que nous avons appelé le fuseau centre, va comme le fuseau lignes existantes s'appuyer depuis le poste de Rougemontiers sur les deux lignes existantes et va s'écarter au niveau du bourg de Bourneville-Sainte-Croix de ce couloir de lignes pour traverser la Seine entre Trouville-la-Haule et Petiville, cheminer le long de la Seine sur le territoire de Petiville, pour ensuite se frayer un chemin entre la raffinerie d'ExxonMobil et la zone habitée de Port-Jérôme-sur-Seine.

La troisième option diffère des deux autres depuis le départ de Rougemontiers, car elle part plus à l'est. Elle vient rejoindre assez directement les bords de Seine en longeant la forêt de Brotonne, qu'elle emprunte ensuite sur les bords de la Seine, traverse cette dernière entre Vatteville-la-Rue et Norville, et va ensuite contourner les zones densément habitées pour rejoindre la zone d'activité de Port-Jérôme.

Voici les trois ébauches de fuseaux pour la liaison aérienne que nous avons à l'heure actuelle. Nous avons également trois options de fuseaux pour la liaison souterraine, qui doit aller entre Port-Jérôme et la zone industrialo-portuaire du Havre. Une option assez directe, qui une fois passé le pont de Tancarville, va cheminer le long du canal de Tancarville pour rejoindre la zone industrielle du Havre. Une seconde option qui emprunterait le fuseau autoroute, les abords de l'autoroute A131. Puis une troisième option, le fuseau alternatif plateau. Alternatif puisque contrairement aux deux autres, il va monter sur le plateau. Nous ne le voyons pas bien représenté ici, mais il y a un fort dénivelé juste au nord de l'autoroute. Ce fuseau monte sur le plateau, chemine sur les routes de desserte départementales en passant par certains centres bourgs, comme celui de Saint-Vigor-d'Ymonville, pour redescendre ensuite enjambe l'autoroute, le canal et rejoindre la zone industrialo-portuaire du Havre.

## TEMPS D'ÉCHANGES

**M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 00:36:15**

Je ne doute pas que ces fuseaux vous inspirent un certain nombre de réactions. Comme tout à l'heure, je vous inviterai à prendre la parole dans le micro, les uns derrière les autres. Je vais prendre trois interventions d'un coup, RTE vous répondra, je reprendrai trois interventions, etc. Est-ce qu'il y a déjà des premières réactions ?

### **Intervention#3 : M. Olivier LEROY, particulier 00:36:38**

Bonsoir. Cela m'a peut-être très certainement échappé tout à l'heure sur la première présentation : je voulais connaître la part de la consommation en électricité domestique d'un côté et professionnelle, industrielle de l'autre, si vous l'avez.

### **Intervention#4 : Mme Virginie CAROLO-LUTROT, maire de Port-Jérôme 00:37:04**

Je voudrais revenir sur le fuseau de l'aérien. Je suis très dubitative - je connais un peu ces tracés - concernant les tracés orange clair et orange moyen. Je vais être plutôt directe : je préfèrerai largement le tracé déjà existant de la 225 000 volts. C'est déjà ce que j'avais dit au mois de juillet, mais il est normal de proposer plusieurs créneaux. Nous avons la difficulté de longer le Marais Vernier, qui est classé. Maintenant, c'est déjà une ligne existante, qui a déjà à l'époque certainement exclu de l'agriculture certains espaces, qui est à mon avis déjà rodée, qui me paraît être la plus pertinente. Je ne vais pas aller beaucoup plus loin, je pense que certains voudront défendre un peu leur secteur. Elle arrive à un endroit de Port-Jérôme où nous aurons les besoins. C'est également là où un poste supplémentaire pourrait être construit. Je rappelle qu'un poste 400 000 volts, c'est entre 12 et 15 hectares. C'est un nouveau poste qui est nécessaire sur la zone. Il faudrait aller là où il y a encore des espaces libres.

Le tracé orange foncé, ce que nous appelons la ligne existante, me paraît être le plus pertinent. Même si j'ai bien conscience qu'il faut que nous traitions le sujet de longer le Marais Vernier, car ce sont des équipements un peu plus gros qu'une ligne 225 000 volts aérienne. Nous pouvons distinguer les infrastructures métalliques, qui sont plus importantes. C'est tout de même un sujet à se poser. Mais aujourd'hui, les deux autres tracés, je ne les vois absolument pas réalisables dans le temps que vous avez imparti au projet et qui viendra débloquent ou bloquent certains projets industriels majeurs comme le SAF sur Le Havre ou comme chez nous pour Air Liquide. Par rapport au délai, je ne vois vraiment comment nous pouvons faire autrement que sur la ligne existante.

Puis il y aura peut-être la question du coût des différentes lignes, par curiosité. Sur l'aérienne, c'est le canal. Je le dis tout de suite.

### **Intervention#5 : M. Bastien CORITON, maire Rives-en-Seine 00:39:22**

Nous disons souvent que les paroles s'envolent, mais vu que nous étions enregistrés, ce sera écrit au compte-rendu. C'est pour confirmer ce que dit Madame Carolo-Lutrot : je pense en effet que le tracé historique est sans doute le plus pertinent. Traverser au niveau de Norville et en déforestant une partie de la forêt de Brotonne, car il faudra malgré tout faire passer les pylônes, même si c'est en frange de forêt, ce ne serait pas la solution idéale. Je n'imagine même pas le coût de cette troisième solution, car elle fait tout de même un sacré détour en distance.

Pour la seconde en orange clair, nous traversons le marais et la zone agricole pour arriver du côté de Port-Jérôme, pour revenir ensuite sur la zone du port si je comprends bien. Si nous enlevons la ligne, vous allez supprimer des ressources aux communes qui aujourd'hui, voient la ligne passer. Elles ont aussi des recettes via les pylônes existants. Reste le sujet du marais Vernier, mais la ligne étant

existante et l'autoroute n'étant pas si loin que cela, ce n'est pas l'endroit où nous avons le plus de visibilité en termes d'habitat, le fuseau historique semble être le plus pertinent. J'ajoute que sur la traversée Vatteville-Norville, la boucle de Brotonne reste quand même la seule boucle qui en termes paysagers, est aujourd'hui encore préservée. C'est un peu l'espace touristique du territoire. Faire traverser une ligne en plein milieu de la ligne droite Villequier-Norville, je ne suis pas sûr que ce soit très pertinent. Le Château d'Etelan donne tout de même sur le marais. C'est quand même un espace qui est encore préservé sur le plan paysager. Quitte à créer une nouvelle ligne, je pense qu'il vaudrait mieux passer là où elle est déjà. Ce serait tout de même le moins impactant. Du moins, la commune de Rives-en-Seine prendra une délibération je l'espère en partenariat, nous en avons discuté avec Virginie, nous nous concerterons pour avoir je pense la même position.

#### **Intervention #6 : M. Maurice MOREIRA, maire Petiville 00:41:30**

J'ai déjà donné mon avis lors des précédentes réunions. Je vais revenir à la première réunion, lorsque nous nous étions vus à la mairie de Petiville où nous avons justement proposé de passer au niveau du fuseau existant. À l'époque, l'étude ne donnait pas la possibilité de passer par le fuseau existant. Lors de la dernière présentation, concertation, à Pont-Audemer, j'ai découvert avec plaisir qu'aujourd'hui, il existe une possibilité. Si c'est là, c'est que l'étude peut faire en sorte que cette ligne passe sur la ligne existante.

Petiville est sur une zone Natura 2000. Je me réjouis de voir une grande majorité de Petivillais dans la salle, dont le président du ball-trap. Il est vrai qu'il y a un ball-trap dans le coin, et si une ligne de 400 000 volts passait par là, ceci aurait été un peu compliqué pour tirer des balles.

Effectivement, le réseau le plus pertinent serait le réseau existant. Le fait d'arriver sur Petiville, de passer entre la raffinerie et Port-Jérôme, aurait un coût. Ce n'est peut-être pas forcément le bon fuseau. C'est mon avis là-dessus.

#### **M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 00:43:13**

Merci. Je vais laisser RTE répondre à cette première série de questions. Je vous repasserai la parole après, sans souci. Nous avons une première question qui portait sur la part des usages domestiques et sur la part des usages industriels dans l'électricité, la question également des coûts des différents scénarios, puis peut-être une question sous-jacente : pourquoi étudions-nous plusieurs hypothèses de fuseaux ?

#### **M. Alexandre MARIOT, chargé de concertation RTE 00:43:38**

Pour vous répondre sur les parts, nous voyons en slide 73 la consommation actuelle en France et son évolution d'ici à 2050. Ces chiffres sont issus d'une étude menée par RTE, qui s'appelle Futurs énergétiques 2050. Cette étude imagine les trajectoires de consommation, de production, l'avenir de l'énergie en France d'ici à 2050, avec forcément différentes trajectoires. Une trajectoire de référence qui est présentée ici en termes de consommation, un scénario beaucoup plus sobre et un scénario où il y a une réindustrialisation profonde, avec une consommation plus importante.

La part de résidentiel est assez importante, tout comme la part de tertiaire et d'industries. Ce sont les transports qui vont augmenter leur consommation d'énergie électrique. Voilà pour les chiffres, je ne sais pas si cette réponse vous convient.

## **M. Benoît FACQ, directeur projet RTE 00:44:50**

Je vais prendre une première ébauche de réponse sur les questions autour des différents fuseaux, des scénarios. Au stade où nous en sommes de la concertation, nous avons un besoin exprimé. Effectivement, RTE, maître d'ouvrage dans sa responsabilité, doit trouver des moyens d'y répondre. À ce stade, nous connaissons l'origine de Rougemontiers de par le hub électrique qui correspond, et nous connaissons la destination, l'endroit où se trouve le besoin. Nous avons l'origine et la destination. Ensuite, nous devons avoir des scénarios. Je pense que c'est comme dans tout projet, notamment d'infrastructure linéaire. Avant de travailler chez RTE, j'ai travaillé chez Réseau ferré de France à l'époque. Lorsque nous avions un projet de ligne à grande vitesse, il y avait un territoire et différentes options possibles. Aujourd'hui en France, nous ne saurions venir avec un projet en disant « Nous avons un projet. La solution est celle-ci. Nous passerons là. » Je pense qu'aujourd'hui, ce n'est pas entendable. Raisonnablement, nous devons discuter de l'opportunité du projet. Puis une fois que nous avons un projet, nous devons discuter de différentes possibilités pour y arriver.

J'entends l'expression, et je la comprends, concernant l'option préférentielle sur la ligne existante. Maintenant, si nous étions arrivés en disant « Nous allons suivre exactement la ligne existante », d'aucuns aurait réagi en disant « Ce sont toujours les mêmes qui ont les infrastructures. Pourquoi toujours nous ? Il n'y a pas de raison, finalement cela contribue à tout le territoire. Pourquoi ne pas partager les contraintes ? » Je dis cela pour indiquer quel est l'objet de la concertation. Il s'agit de présenter différents fuseaux et de regarder différents critères que sont justement les contraintes paysagères et les nouveaux impacts que cela va créer. C'est de regarder l'impact sur l'agriculture. Nous avons évoqué le Marais Vernier d'un côté et la forêt de Brotonne de l'autre. Nous n'allons pas nous amuser à dire « C'est le Marais Vernier qui est plus important que la forêt de Brotonne. » Le débat ne va pas se poser en ces termes. Le débat se posera en se disant « Nous avons différents critères possibles. » Nous n'avons pas parlé de l'agriculture, etc. Nous allons essayer de peser, pour chacun des critères, quels sont les impacts. Au final, l'idée est de savoir s'il y a un consensus général qui va se porter sur telle ou telle option. C'est ce que nous espérons, à travers la concertation, qu'un consensus puisse émerger naturellement et qu'au final, le préfet - qui est le garant de l'intérêt général - décide de retenir tel ou tel fuseau.

Merci de vos contributions, je pense que cela fait partie justement de l'exercice que nous sommes en train de mener sur cette inter-comparaison entre les différents tracés.

## **M. Alexandre MARIOT, chargé de concertation RTE 00:48:31**

Pour compléter, vous parliez du temps nécessaire pour chacun de ces fuseaux, ainsi que du coût. Aujourd'hui, les options que nous vous présentons sont réellement envisageables. Techniquement, elles nous semblent faisables, également en termes de coût et de temporalité. Nous n'avons pas étudié très finement les différentes options, nous sommes aujourd'hui sur une étape très macro. Nous ne sommes pas rentrés dans le détail des études et nous ne pourrions pas vous dire combien coûte chacune de ces options. En revanche, nous pouvons vous dire qu'elles sont toutes trois envisageables autant les unes que les autres. Même si cette option ligne existante semble assez facile à mettre en œuvre d'un point de vue durée, il y a tout de même une contrainte : le Marais Vernier que vous aviez évoqué.

La ligne verte 225 000 volts serait déposée à l'issue du projet. En revanche, nous avons besoin d'énergie. Il faudrait positionner la ligne électrique à côté ou entre les deux autres lignes. Nous avons mené une étude de faisabilité, assez macro, qui vient nous dire qu'il serait envisageable de positionner la nouvelle ligne entre les deux autres liaisons, modulo des modes opératoires spécifiques. Nous garderions en tension ces deux lignes électriques. Cela prend du temps, cci a des

contraintes techniques mais aujourd'hui, nous pensons qu'il serait faisable de mettre en œuvre cette solution.

Aujourd'hui, nous avons la ligne 400 000 à droite et la ligne 225 000 que nous retirerons, qui est sur la droite. Vous avez en rouge les distances de sécurité à respecter lorsque nous souhaitons faire des travaux. Vous vous doutez bien que quand il y a du 400 000 qui passe, il y a des risques. Nous avons regardé. En termes de modes opératoires et de respect des distances, cela semble faisable. Pour autant, ce n'est pas évident. En termes de modes opératoires, ce sera plus compliqué.

Lorsque nous parlons de coûts, il est encore trop tôt pour dire « C'est sûr, le fuseau Brotonne coûtera 4 fois plus cher. » Pourquoi ? Parce qu'il est un peu plus long, c'est vrai. Il y a 5 ou 6 kilomètres de plus en distance. Mais en termes de mode opératoire, au niveau de la complexité, celui-ci n'est pas neutre non plus.

Vous avez raison : je pense que le risque coût à la hausse est peut-être un peu élevé sur le fuseau Brotonne, mais ce n'est pas non plus à ce stade une évidence absolue.

Encore un autre sujet, vous avez raison de le souligner : l'ensemble de ces projets devra être étudié au regard de la compatibilité avec les disponibilités foncières et les documents d'urbanisme.

### **M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 00:51:58**

Merci. Je vais repasser la parole à la salle pour une nouvelle série de questions. Monsieur, vous aviez levé la main. Je vous repasse ensuite la parole, Monsieur le Maire.

### **Intervention#7 : M. Bastien CORITON, maire de Rives-en-Seine 00:52:05**

Quelles sont les motivations pour effectuer un choix entre l'aérien et le souterrain ? Pourquoi ne mettrions-nous pas du 400 000 volts en souterrain et inversement, le 225 000 volts en aérien ? Qu'est-ce qui motive ce choix ? Est-ce la santé, l'esthétisme ou quelque chose de plus pragmatique ?

### **Intervention#8 : M. Olivier LEROY, maire Petiville 00:52:42**

J'ignore s'il y a des élus de Quillebeuf-sur-Seine ou de Saint-Aubin-sur-Quillebeuf. Cela m'a interpellé, à Pont-Audemer, lorsque vous avez dit « Vous n'allez tout de même pas démonter nos pylônes de 225 000 volts. » Je me suis demandé pourquoi. J'ai quand même été voir toutes les communes qui ont des pylônes : cela rapporte. Je comprends bien. Les communes sur le tracé du fuseau existant ont déjà l'habitude de voir des pylônes. Ce que je suis en train de dire est peut-être égoïste, mais aujourd'hui si vous êtes habitués à avoir des pylônes, un de plus, ce n'est pas forcément ce qui va gêner. Puis effectivement, cela rapporte.

Concernant ce dont disposent Saint-Aubin-sur-Quillebeuf et Quillebeuf-sur-Seine, je voudrais bien l'avoir pour ma commune, mais je ne veux pas de pylônes.

### **Inervention#9 : M. Patrick COTE, particulier 00:53:49**

Une demande toute simple. La ligne rouge qui va vers le Havre restera, nous sommes d'accord. C'est juste la ligne verte qui vient vers Port-Jérôme qui sera démontée. Il y aura donc deux lignes qui traverseront à Quillebeuf ?

**M. Benoît FACQ, directeur projet RTE 00:54:13**

Effectivement, il y a bien deux lignes aujourd'hui et il y en aura deux à la fin. Nous remplaçons une ancienne liaison de faible capacité par une nouvelle ligne de plus grande capacité.

**M. Alexandre MARIOT, chargé de concertation RTE 00:54:43**

Il existe plusieurs critères. Le premier, assez simple et technique, est qu'aujourd'hui, nous ne savons pas construire une ligne 400 000 volts en courant alternatif de cette distance avec une telle puissance de 3 000 mégawatts en souterrain. Il n'en existe pas aujourd'hui en France et en Europe, ou en tout cas pas sur cette distance avec cette puissance-là.

Ensuite, en 225 000, la question se pose. Nous savons faire, techniquement, en souterrain. Nous regarderons différents aspects, notamment l'encombrement en surface, l'urbanisation présente en surface. Nous pourrions, en fonction de ces critères, faire un choix.

Dans la zone où nous sommes, nous nous sommes posé la question. Nous nous sommes dit, étant donné que nous avons besoin d'une puissance beaucoup moins importante et que le territoire est déjà chargé, et que nous pouvons mettre en souterrain, nous avons décidé de présenter cette option. Le corollaire est que nous préférierions que ce soit effectivement d'un point de vue technique au plus court. Quitte à ce qu'il y ait un impact paysager environnemental beaucoup moins important, autant la faire sur un territoire plus court. C'est pour cela que les fuseaux sont un peu plus directs.

Concernant la taxe pylône, c'était une réflexion, j'ai bien entendu. Mais vous avez raison, autant être transparent. À chaque fois qu'une commune a un pylône sur son territoire, cela dépend si c'est du 225 000 ou du 400 000 volts, mais cela peut aller de 3 000 à 6 000 euros par an. Pour des communes, cela peut représenter une source de financement non négligeable. Vous avez raison de dire que pour certaines communes, cela représente aujourd'hui une ressource nécessaire à l'atteinte de leur budget.

**Intervention#10 : M. Olivier LEROY, particulier 00:57:12**

Merci pour votre réponse à la question que je viens de poser. J'aurais malgré tout voulu avoir un éclaircissement quant à ce choix de 400 000 volts. Vous dites « Nous ne savons pas l'enterrer. » Est-ce pour des raisons de champs électromagnétiques, éventuellement ? De perturbations, puisqu'il y a une zone de sécurité si j'ai bien compris, une distance de sécurité à maintenir de chaque côté de la ligne, afin d'éviter des incendies par exemple ? Je parlais également de la santé, pour les gens par exemple électrosensibles.

**M. Benoît FACQ, directeur projet RTE 00:57:56**

Il y a deux questions. Sur la question du souterrain, nous avons des phénomènes de courants contraires qui se créent lorsque nous mettons une ligne en souterrain. Les courants seraient beaucoup trop importants qu'ils nécessiteraient de mettre ce que nous appelons des moyens de compensation, qui sont des espèces de postes électriques intermédiaires qu'il faudrait faire régulièrement, tout au long du tracé. C'est un exemple.

Comme la question nous est régulièrement posée, et elle est légitime, nous avons tout de même fait un exercice un peu théorique, de se demander ce que cela pourrait représenter si nous voulions vraiment, en termes de nombre de lignes, transformer une ligne aérienne de cette puissance-là en souterraine. Nous avons l'exercice assez théorique. Si nous voulions avoir une douzaine de lignes

souterraines, espacées d'environ 1,50 mètre, cela représenterait ceci en termes de sections de câbles. Cette section, c'est environ 15 centimètres de diamètre. Il faudrait essayer de mettre cela dans le sol. Cela représente l'équivalent d'une largeur d'autoroute. Il y a également une photo que je trouve un peu plus parlante. Nous avons retrouvé un projet en Belgique où justement, ils ont fait sur un linéaire beaucoup moins important, de l'ordre de quelques kilomètres, une liaison de 400 000 volts. Cela représentait ceci comme type de travaux. En termes d'emprise, nous sommes sur une autoroute. En termes d'impact et de foncier, nous voyons bien que c'est complètement rédhibitoire, si tant est que nous savions le faire sur une distance vraiment importante. La raison est essentiellement technique, comme je vous l'ai expliqué.

Je ne vais pas occulter la question sur le champ électromagnétique. Vous parlez d'effets sur la santé. Chez RTE, cette question nous est souvent posée. Nous ne partons pas de rien. Nous avons 40 années d'études indépendantes et scientifiques qui aujourd'hui, concluent à l'absence d'effet sur la santé des champs électromagnétiques qui sont générés sur les lignes. Je ne suis pas médecin, mais ces études sont claires et le consensus est vraiment existant.

Néanmoins, l'absence d'effet par définition n'est pas quelque chose qui se prouve scientifiquement. Nous pouvons prouver un effet, mais nous ne pouvons pas prouver l'absence d'effet. Nous appliquons les recommandations de l'Agence nationale pour la sécurité sanitaire, l'ANSES, qui recommande un principe de précaution qui est de ne pas dépasser un certain seuil. Le seuil se définit en tesla, il s'agit de l'unité du champ magnétique. Aujourd'hui, la réglementation dit qu'il ne faut pas dépasser 100 microteslas. Chez RTE, nous vérifions sur toutes nos lignes existantes et sur celles que nous construisons que nous sommes bien en deçà de ce seuil. Nous le mesurons. D'ailleurs, les maires notamment des communes peuvent demander la réalisation de mesures sous les lignes situées sur leur territoire, pour vérifier que nous sommes bien en dessous de ces seuils. Certains sites sont publics, vous tapez sur Google « La clé des champs » et vous pourrez voir les mesures qui ont été réalisées régulièrement en dessous des lignes, qui sont de l'ordre de quelques microteslas, environ 5, soit 20 fois en dessous du seuil réglementaire.

#### **M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 01:01:51**

Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions, d'autres demandes d'intervention ? Monsieur ?

#### **Intervention#11 : M. Benoît MAILLARD, agriculteur 01:01:57**

Est-ce la 225 000 qui traverse la Seine, pour arriver au quai d'Exxon, vous allez la démanteler ? Vous avez donc une implantation toute faite pour une 400 000 ?

#### **Intervention#12 : M. Axel FASSHAVER, particulier, réseau associatif 01:02:21**

Nous avons beaucoup parlé des tracés, des lignes. Je n'arrive pas à situer les points de connexion. Que représentent sur ce schéma les rectangles bleus ? Pour géographiquement me positionner un peu. Est-ce que vous auriez un schéma qui montre déjà les points de connexion, c'est-à-dire les futurs postes prévus ?

#### **Intervention#13 : M. Reynald HAUCHARD, maire de Norville 01:02:56**

Sur le faisceau Brotonne, nous focalisons sur l'espace boisé de la forêt de Brotonne, mais il y a tout de même pas mal d'espaces boisés le long du tracé. Quelle est la distance de déboisement sous la ligne de 400 000 volts ?

**M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 01:03:13**

Merci Monsieur le Maire. Plusieurs questions : où se situent les traversées finalement existantes et projetées des lignes aériennes ? Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les postes électriques ? Quelle serait la largeur de défrichement sous une ligne aérienne 400 000 volts ?

**M. Benoît FACQ, directeur projet RTE 01:03:33**

Si j'ai bien compris, vous disiez que cette ligne aérienne existante que nous allons déposer, nous pourrions la « remplacer » par la nouvelle. Effectivement, cela semble être assez évident, mais pourquoi ne le faisons-nous pas ? Pourquoi ne proposons-nous pas de fuseau qui passe en lieu et place ? Premièrement parce que nous avons besoin de davantage de puissance, d'électricité, assez rapidement. Cela signifie que nous ne pouvons pas nous passer de cette ligne-là tant que l'autre n'est pas arrivée. Le lieu et place n'est donc pas possible, nous pourrions le mettre à côté.

Pourquoi la traversée de Seine à cet endroit est exclue pour la nouvelle liaison ? Parce qu'ici, nous traversons la Seine mais de l'autre côté, la liaison passe directement en souterrain sur quelques centaines de mètres, environ 700 mètres, car il y a la raffinerie. Le pylône de traversée de Seine est dans l'enceinte d'Exxon. Ensuite, la liaison chemine le long des quais et repart ici, pour repartir en aérien juste après. Il y a vraiment une portion, ce que nous appelons un siphon, de 700 mètres qui est en souterrain, puisqu'il n'est pas possible de mettre une ligne aérienne au-dessus des différents produits chimiques qui sont stockés ici, dans la raffinerie.

Le souterrain n'étant pas possible pour le 400 000 volts, nous ne pouvons pas nous positionner exactement à cet endroit-là. C'est pour cela que nous n'avons pas retenu cette option de traversée de Seine.

Pour ce qui est des postes électriques, nous n'en avons pas parlé, alors qu'ils sont juste derrière moi depuis tout à l'heure. Nous devons implanter trois postes électriques, un dans la zone de Port-Jérôme et deux dans la zone du Havre. Pour celui de Port-Jérôme, nous avons deux emplacements qui sont à l'étude. Lorsque nous parlons d'emplacement, c'est une zone très large. À la fin, nous cherchons 12 à 15 hectares. Ici, nous avons bien plus de 12 à 15 hectares qui sont dessinés, mais ce sont des emplacements qui sont pour l'instant à l'étude, discutés en fonction de la disponibilité du foncier, de la possibilité d'implantation. Nous sommes au sein de la zone de Port-Jérôme 2, qui se développe. Ici, nous sommes sur des terrains qui appartiennent pour partie à Exxon, sur lesquels il y a déjà des installations industrielles qui pour certaines, ne peuvent pas être démantelées, sur des terrains pollués, etc. Nous étudions tout cela pour pouvoir à la fin retenir l'un ou l'autre de ces terrains et implanter un poste sur l'un de ces emplacements.

Concernant la zone du Havre, il y a deux emplacements : un au niveau de Sandouville ici et un autre à côté de l'un de nos postes électriques, qui s'appelle Gabion, sur un terrain qui pourrait être étendu pour accueillir un nouveau poste électrique.

**M. Alexandre MARIOT, chargé de concertation RTE 01:07:04**

Pour répondre à la question des largeurs, nous en sommes encore à un stade technique assez léger. Vous avez ici la silhouette d'un pylône. Il y a encore beaucoup d'incertitudes sur la hauteur, car cela

dépend d'où nous nous situons sur le tracé. Si nous sommes près de la Seine, nous aurons des pylônes plus hauts, car il faudra traverser la Seine. Comme nos lignes ont tendance à avoir une flèche importante, il faut adapter la hauteur. En embase, nous sommes sur des largeurs d'environ 20, 25 mètres. Ce sera environ tous les 300 à 500 mètres. Cela représente une emprise au sol pouvant varier de 60 à 140 m<sup>2</sup>. Voici pour les caractéristiques de la ligne aérienne.

Auparavant, nous faisons un peu des choses en « U ». Maintenant, nous essayons de faire mieux, d'intégrer davantage les pylônes dans leur environnement avec des espèces arbustives qui sont choisies pour ne pas être trop hautes, mais qui permettent de davantage resserrer la tranchée réalisée. Nous devons avoir globalement au sol environ la largeur d'une embase un peu plus importante, de l'ordre d'une vingtaine de mètres.

**M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 01:08:42**

Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes d'intervention, d'autres questions qui se posent ?

**Intervention#14 : M. François CATREUX, Caux Seine Agglo 01:22:21**

Bonjour. Est-ce que l'implantation du fuseau ligne existante au sud de votre futur poste tient compte des futures implantations industrielles de plutôt grande hauteur, qui se feront jusqu'en 2026, 2027 ?

**M. Benoît FACQ, directeur projet RTE 01:09:25**

Cela fait partie de la concertation. C'est aussi pour cela que nous avons tout de même un fuseau assez large à cet endroit-là. Parce que justement aujourd'hui, il y a encore un peu d'incertitudes sur les emplacements, sur les projets. D'où la taille : il s'agit du premier niveau de réponse concernant la largeur du fuseau, qui est un peu plus importante, qui se laisse différentes possibilités à ce stade. Dans le cadre de la concertation, nous avons d'ailleurs des réunions qui doivent être faites avec les acteurs du territoire, y compris les nouveaux industriels qui vont s'implanter, pour justement essayer d'anticiper au mieux la coexistence des usages. Je pense que c'est un peu la même chose lorsque nous allons voir les communes et autres : nous posons la question de savoir quels sont les projets existants sur le territoire pour savoir s'il y a compatibilité ou incompatibilité avec tel ou tel projet de développement ou d'urbanisme, d'aménagement qui peut exister. De la même façon, nous irons voir les industriels pour connaître leurs contraintes et pour trouver la meilleure solution technique d'arrivée vers le site électrique.

**M. Alexandre MARIOT, chargé de concertation RTE 01:10:038**

Effectivement. Nous acheminons une ligne aérienne, mais demain nous devons également raccorder potentiellement de nouveaux industriels. Nous devons aussi réfléchir à la conservation d'un peu d'espaces et une configuration qui font que nous pourrions les raccorder, demain. En général, nous pouvons les raccorder en 225 000 volts et donc en souterrain, ce qui laisse davantage de possibilités qu'en aérien.

**M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 01:11:12**

Merci. Est-ce qu'il y a encore des questions, des réactions à cette première présentation du projet ?  
Je n'en vois pas. Les prochaines étapes de concertation ?

**M. Alexandre MARIOT, chargé de concertation RTE 01:11:30**

Nous avons passé les deux premières réunions de lancement de cette concertation. Nous étions hier soir dans l'Eure à Trouville-la-Haule. Il y aura sur le même format deux réunions publiques de synthèse, qui se dérouleront le 17 janvier à Saint-Aubin-sur-Quillebeuf et le 18 janvier à Lillebonne. En plus de cela, nous aurons des ateliers de travail, que nous appelons des ateliers d'approfondissement. Nous allons pouvoir travailler sur carte ces différentes implantations. À Rougemontiers et Quillebeuf-sur-Seine, la semaine prochaine, à Norville le 13 décembre. Puis il y aura un quatrième atelier que nous sommes en train de caler mi-janvier.

En plus de cela, 4 ateliers sur des thématiques fortes autour de ce projet que sont l'environnement, l'agriculture pour laquelle nous aurons deux ateliers, un dans l'Eure et un en Seine-Maritime à La Frénaie, puis un atelier sur le monde économique le 10 janvier.

**M. Benoît FACQ, directeur projet RTE 01:12:38**

Au-delà de ces rencontres, il y a différents moyens de contribuer au projet. Nous avons distribué des plaquettes dans les boîtes aux lettres des riverains avec un coupon préaffranchi pour qu'ils puissent donner leur avis. N'hésitez pas à nous faire remonter, s'il y a eu des loupés de boîtage. Notre prestataire a fait défaut dans certains endroits dans l'Eure. Nous sommes en train de réparer cela. Si vous avez la même mésaventure dans vos communes, n'hésitez pas à nous le faire remonter, nous ferons en sorte de corriger cela.

Nous souhaitons avoir du monde. Il n'y a rien de pire qu'un projet justement où il n'y a personne au moment de la concertation. Nous rencontrons toutes les contraintes au moment où il est le plus avancé, alors qu'en l'occurrence, nous avons encore la possibilité d'ajuster certaines choses, certaines propositions de fuseaux peuvent aussi être amendées en fonction de bonnes idées qui pourraient émerger du terrain.

Nous en sommes au début de cette phase de concertation. L'objectif pour nous est vraiment de recueillir un maximum d'avis pour qu'ils puissent enrichir un bilan, et qu'ils permettent aussi un choix le plus éclairé possible à l'issue de la concertation. Même si vous souhaitez organiser des choses particulières, si vous avez des modalités de relais particulières à nous faire part, n'hésitez pas, nous sommes là pour cela.

Merci à vous tous d'être venus, de vous être déplacés et d'avoir donné votre avis. Je pense que nous nous recroiserons prochainement.

**M. Simon BLEAU, animateur-modérateur 01:14:35**

Merci. Je me joins aux remerciements de Monsieur Facq, je vous souhaite une bonne soirée.

Simplement préciser que le compte-rendu de ce soir sera mis en ligne, avec peut-être une réponse complémentaire sur le sujet des camemberts de l'évolution de la consommation énergétique. Nous le préciserons dans le compte-rendu.

Nous vous invitons à un petit verre de l'amitié au fond de la salle, pour poursuivre les échanges et vous rafraîchir. Merci à tous et très bonne soirée.