Concertation publique

RTE – Renforcement du réseau de transport d'électricité entre les postes d'Éguzon et de Marmagne

Compte-rendu de la réunion publique organisée à La Châtre

8 octobre 2026 - Salle La Chapelle – 18 h 30 – 20 h 30

Le déroulé

La réunion publique s'est tenue en plusieurs étapes :

- introduction et accueil des participants par l'animateur ;
- présentation des garantes de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP),
- présentation du contexte du projet, de ses objectifs et de ses caractéristiques techniques ;
- exposé des fuseaux de passage potentiels proposés à la concertation ;
- description de la concertation, son calendrier et les modalités d'information et de participation du public ;
- focus thématique : biodiversité et milieux naturels avec Indre Nature et le bureau d'étude SCE ;
- temps d'échanges avec le public.

Les intervenants

L'équipe projet RTE :

- Cyril Mounier, responsable du projet,
- Olivier Brisset, responsable de la concertation,
- Xavier Bouet, chargé de la concertation.

Intervenants :

- Bureau d'étude SCE : Camille Remoué et Aymeric Mousseau
- Indre Nature : Jacques Lucbert et Hélène Lopez-Nieul

Garantes de la CNDP : Jessica Raclot (en présentiel) et Brigitte Chalopin (en visioconférence).

La participation

La réunion publique a rassemblé 72 participants. 13 participants ont pris la parole. Aucune contribution écrite n'a été recueillie.

Les contenus présentés

Le diaporama commenté pendant la réunion est accessible sur le site de la concertation : les documents de la concertation.

Présentation des garantes de la CNDP

Jessica Raclot, garante nommée par la CNDP, prend la parole pour présenter la Commission Nationale du Débat public et son rôle de garante. Elle précise que Brigitte Chalopin, également garante nommée par la CNDP, suit la réunion en visioconférence.

Elle rappelle que la CNDP est une autorité administrative indépendante créée en 1995. Sa mission est de garantir un droit essentiel : celui pour toute personne d'être informée et de pouvoir participer aux décisions ayant un impact sur l'environnement. La CNDP est indépendante des maitres d'ouvrage et ne se prononce pas sur l'opportunité des projets. Son rôle est de créer les conditions d'une information complète et accessible et d'un dialogue serein. Pour assurer cette mission, la CNDP a nommé les deux garantes en février 2026 : Jessica Raclot et Brigitte Chalopin.

Elle ajoute que les garantes sont des tierces indépendantes, désignées au regard de leur expérience. Elles ne sont pas originaires du territoire et ont un regard extérieur qui contribue à leur indépendance. Les garantes ont pu visiter le territoire pour en comprendre les enjeux et les caractéristiques. Cette connaissance du terrain est importante pour mieux appréhender les préoccupations du public.

Les garantes ne représentent pas RTE et ne sont pas des expertes du projet. Leur rôle n'est pas de se prononcer sur le projet ou sur le choix du fuseau, mais de veiller à la qualité, à la sincérité et à l'intelligibilité des informations, afin que chacun puisse s'exprimer librement, que les différentes questions, les arguments et les propositions puissent être entendus et que RTE y apporte des réponses.

En amont de la concertation, les garantes ont travaillé avec RTE à sa préparation et formulé des recommandations pour rendre le dossier de concertation accessible malgré la technicité du projet, ainsi que pour adapter les outils d'information et les modalités de concertation. Il s'agit notamment de veiller à la diversité des publics et des types d'événements organisés pour aller à leur rencontre, sans se limiter aux réunions publiques et à la plateforme participative. Pendant la concertation, le rôle des garantes est d'observer les conditions de son déroulement et de veiller au respect des principes qui l'encadrent. Le public peut les solliciter directement via leurs coordonnées qui sont disponibles sur le site internet et dans les documents d'information.

À l'issue de la concertation, les garantes rédigeront et rendront public un bilan rendant compte de son déroulement, des réponses apportées et des arguments exprimés par le public. Elles formuleront également des recommandations pour la suite de la concertation.

Enfin, elle rappelle que la concertation n'est ni un vote ni un référendum. Elle doit permettre à chacun d'exprimer son point de vue et de l'argumenter. RTE reste responsable de ses décisions, mais devra indiquer les enseignements tirés de la concertation, préciser les propositions retenues ou non et expliquer ses choix, notamment concernant le fuseau de moindre impact. Elle invite le public à poser toutes les questions et à faire connaitre ses préoccupations par toutes les modalités mises à disposition. Elle encourage également les personnes présentes à parler de la concertation autour d'elles pour diffuser l'information. Elle rappelle qu'il n'est pas nécessaire d'être expert du projet pour s'exprimer et que toutes les contributions seront entendues et prises en compte.

Enfin, elle souhaite une bonne réunion et de bons échanges à l'ensemble des participants.

Présentation du projet par l'équipe projet RTE

Xavier Bouet, chargé de concertation pour RTE, présente l'entreprise. RTE est le gestionnaire du réseau public de transport d'électricité français. Ses missions de service public sont financées par le tarif d'utilisation du réseau public d'électricité (TURPE). Le réseau exploité par RTE fonctionne à des

niveaux de tension compris entre 63 000 et 400 000 volts et constitue le plus important réseau de transport d'électricité d'Europe. RTE se situe entre les producteurs d'électricité (centrales nucléaires, photovoltaïques, éoliennes, centrales hydrauliques…), et Enedis, qui assure la distribution de l'électricité aux particuliers. RTE conclut également des contrats de raccordement au réseau avec certains clients, notamment le réseau ferré et les grands industriels.

Xavier Bouet présente ensuite les quatre missions de service public de RTE :

- garantir la fourniture d'électricité sur l'ensemble du territoire français ;
- assurer la maintenance des ouvrages afin de préserver le bon état du réseau électrique ;
- réaliser des études sur l'évolution future de la consommation et de la production d'électricité ;
- développer le réseau électrique pour répondre aux enjeux de la transition énergétique.

Cyril Mounier, responsable du projet, prend la parole pour présenter plus spécifiquement le projet de renforcement du réseau entre les postes d'Éguzon et de Marmagne. Il explique que ce projet répond à un enjeu national, dans le cadre de l'ambition française de réduire la dépendance aux énergies fossiles. Aujourd'hui, la France dépend encore largement des énergies fossiles, alors que l'électricité représente environ un quart de la consommation d'énergie. La réduction de cette dépendance répond à la fois à un enjeu d'indépendance énergétique et à un enjeu climatique. L'abandon progressif des énergies fossiles doit notamment se traduire par la poursuite des efforts de sobriété et d'efficacité énergétique, afin de réduire la consommation globale d'énergie, mais également par une augmentation de la part de l'électricité dans les consommations, qui pourrait représenter plus de la moitié des usages.

Cyril Mounier rappelle que la France dispose de différentes capacités de production d'électricité, notamment nucléaire, solaire et éolienne, et qu'elle sait produire de l'électricité de manière décarbonée. L'augmentation de la production électrique doit ainsi permettre de répondre à la hausse des consommations liée notamment aux nouveaux usages, tels que les véhicules électriques, les pompes à chaleur ou encore la décarbonation de l'industrie.

Il présente ensuite les grands équilibres de production et de consommation d'électricité à l'échelle nationale. L'ouest et le sud du pays disposent notamment d'importantes capacités de production solaire ainsi que de la production éolienne sur la façade atlantique. Dans la partie nord du pays, les besoins de consommation d'électricité sont importants notamment lié à la décarbonation des grandes industries. Le Berry se situe au milieu de cette ossature des flux d'électricité nord-sud. Dans ce contexte, RTE prépare un projet de renforcement du réseau pour faire face à ces nouveaux besoins.

Lorsqu'on regarde le réseau électrique dans le territoire du projet on constate qu'il y a trois lignes à 400 000 volts qui arrivent et uniquement deux qui repartent vers le nord. Cela constitue une zone de congestion : beaucoup de d'électricité arrive du sud et repart vers le nord. Il est donc nécessaire de créer une nouvelle ligne.

Le projet répond ainsi à un enjeu pour le système électrique français, mais également à une opportunité économique locale. Il peut notamment contribuer à atteindre les objectifs régionaux en matière de développement des énergies renouvelables, avec par exemple le développement de l'agrivoltaïsme. Il doit également favoriser le développement économique et industriel local. Cyril Mounier cite notamment le projet de centre de données de Google à proximité de Châteauroux comme illustration concrète de cette dimension.

Le projet consiste à créer une nouvelle ligne aérienne à 400 000 volts entre Éguzon et Marmagne.

Sur le territoire concerné, plusieurs lignes électriques sont déjà présentes. Une ligne à 400 000 volts existante a déjà été modernisée afin d'augmenter ses capacités de transit. RTE a cherché à optimiser cet ouvrage existant, ce qui permet de répondre aux besoins jusqu'à l'horizon 2030. Au-delà, la construction d'une ligne électrique supplémentaire sera nécessaire.

Le secteur comprend également des lignes à 225 000 volts entre Éguzon et Marmagne, dont l'une aura bientôt un siècle et arrive en fin de vie. Dans le cadre de l'optimisation des infrastructures, une déconstruction partielle de cette ligne est prévue d'Éguzon jusqu'à la commune de Saint-Ambroix, car les besoins seront assurés par la nouvelle ligne 400 000 volts créée entre Éguzon et Marmagne. La partie nord de la ligne sera toutefois conservée afin de servir un producteur d'électricité. Cette dépose figure parmi les zones possibles pour le passage futur de la nouvelle ligne à 400 000 volts.

La nouvelle ligne sera composée de deux circuits électriques portés par les mêmes pylônes. Ceux-ci auront une hauteur d'environ 50 mètres et seront espacés d'environ 500 mètres. Sur les 100 kilomètres séparant Éguzon de Marmagne, environ 200 pylônes seraient ainsi construits dans le cadre du projet. Il rappelle que des maquettes mises à disposition dans la salle permettent de mieux visualiser la forme et la hauteur des pylônes.

Le territoire concerné par le projet comprend deux départements, le Cher et l'Indre, ainsi que 128 communes et environ 150 000 habitants.

Cyril Mounier présente ensuite les principaux chiffres du projet :

- 100 km (environ) de ligne électrique aérienne à 400 000 volts à construire (≈ 200 pylônes)
- 73 km (environ) de ligne électrique aérienne à 225 000 volts à supprimer (≈ 210 pylônes)
- un coût estimé à 300 millions d'euros
- une capacité de 5 400 MW pour la future ligne électrique. À titre d'ordre de grandeur, cette puissance représente environ deux fois la consommation électrique de la région Centre-Val de Loire, illustrant l'ampleur nationale des flux concernés.

Enfin, il rappelle que la solution privilégiée est bien la création d'une ligne aérienne à deux circuits. D'autres solutions techniques ont été étudiées mais n'ont pas été retenues, en particulier la solution en ligne souterraine. Pour le courant alternatif, cette solution souterraine est adaptée à des niveaux de tension inférieurs. Pour le courant continu, elle est principalement utilisée pour les interconnexions entre les pays et nécessite la construction de stations de conversion qui représentent des coûts pouvant atteindre 4 à 5 milliards d'euros.

Les fuseaux de passage proposés à la concertation

Olivier Brisset, responsable de la concertation pour RTE, présente la démarche suivie pour définir les fuseaux de passage potentiels de la ligne. Il explique que la réflexion est menée au sein d'une aire d'étude, validée par le préfet lors d'une première réunion de concertation avec les acteurs locaux en novembre 2025.

La définition des fuseaux s'appuie sur un premier recensement des différents enjeux présents au sein de l'aire d'étude. Il s'agit notamment d'éviter les principales aires urbaines, notamment Châteauroux et Issoudun, ainsi que les villages. Les enjeux environnementaux ont également été recensés, parmi lesquels le site Natura 2000 de la vallée de l'Indre, les espaces naturels sensibles (ENS) et les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). D'autres enjeux ont été pris en compte, notamment les sites patrimoniaux et les monuments historiques, les ressources en eau et les

captages d'eau, ainsi que les infrastructures existantes, telles que les éoliennes et les antennes de télécommunication. Les sites archéologiques ont également été recensés.

Au sein de cette aire d'étude, plusieurs hypothèses de fuseaux ont ensuite été étudiées. Un fuseau correspond à une zone de passage possible pour la future ligne, pouvant aller de quelques centaines de mètres à un ou deux kilomètres de largeur.

Olivier Brisset précise que la conception des fuseaux suit une logique « ERC » : éviter, réduire et compenser. Il s'agit en premier lieu d'éviter les enjeux identifiés, puis, lorsque cela n'est pas possible, de réduire les incidences et, en dernier recours, de prévoir des mesures de compensation

Huit hypothèses de fuseaux sont proposées à ce stade : quatre fuseaux au sud et quatre fuseaux au nord. Ces fuseaux convergent au niveau de Châteauroux afin de permettre la desserte de la ZAC d'Ozans. Trois jonctions sont également prévues afin de permettre de passer d'un fuseau à un autre.

Fuseau A :

- Principe d'élaboration du fuseau : regroupement avec la ligne aérienne 225 000 volts Éguzon-Mousseaux
- Longueur du fuseau : environ 39 km
- Particularités : élargissement du fuseau au niveau de la commune de Maillet pour permettre plusieurs possibilités d'évitement du château de Charon, évitement du bourg d'Ardentes avec un regroupement avec le fuseau B

Fuseau B :

- Principe d'élaboration du fuseau : substitution à la ligne aérienne 225 000 volts Éguzon-Marmagne qui sera déposée
- Longueur du fuseau : environ 39 km
- Particularités : élargissement au niveau de la carrière de Gournay pour envisager plusieurs possibilités de franchissement, élargissement au niveau du bourg de Jeu-Les-Bois pour envisager différentes possibilités de contournement

Fuseau C

- Principe d'élaboration du fuseau : regroupement avec la ligne aérienne existante 400 000 volts Éguzon-Marmagne
- Longueur du fuseau : environ 39 km
- Particularités : pour des contraintes techniques, les croisements avec la ligne 400 000 volts doivent être évités au maximum

Fuseau D :

- Principe d'élaboration du fuseau : construction en site vierge d'infrastructures RTE
- Longueur du fuseau : environ 47 km
- Particularités : évitement des principaux boisements et zones habitées

Fuseau E

- Principe d'élaboration du fuseau : construction en site vierge entre Sainte-Fauste et Reuilly, regroupement possible avec les lignes 225 000 volts au nord entre Reuilly et Marmagne
- Longueur du fuseau : environ 58,5 km
- Particularités : enjeux habitats et environnementaux plus restreints sur la partie sud, variantes au niveau de Preuilly pour l'évitement par le nord ou le sud du bourg

Fuseau F

- Principe d'élaboration du fuseau : regroupement avec la ligne aérienne à 225 000 volts Mousseaux-Paudy sur 22 km puis passage en site vierge
- Longueur du fuseau : environ 51 km

- Particularités : élargissement au niveau de Lazenay pour prise en compte des implantations d'éoliennes, ce fuseau rejoint le fuseau E au niveau de Preuilly

Fuseau G

- Principe d'élaboration du fuseau : substitution avec la ligne 225 000 volts Éguzon-Marmagne sur environ 10 km puis regroupement avec la ligne 400 000 volts existante Éguzon-Marmagne
- Longueur du fuseau : environ 47 km
- Particularités : pour des contraintes techniques, les croisements avec la ligne 400 000 volts doivent être évités au maximum

Fuseau H

- Principe d'élaboration du fuseau : regroupement avec la ligne aérienne 400 000 volts Éguzon-Marmagne sur environ 13 km puis regroupement avec la ligne aérienne 225 000 volts Éguzon-Marmagne
- Longueur du fuseau : environ 50 km
- Particularités : deux variantes possibles sur la commune de Villeneuve-sur-Cher pour l'évitement par l'Ouest ou par l'Est

La concertation et ses modalités

Xavier Bouet présente les objectifs de la concertation :

- Informer largement sur les caractéristiques du projet, sa temporalité et ses impacts
- Débattre de l'opportunité du projet, de ses objectifs, de ses caractéristiques et des alternatives
- Enrichir l'analyse des fuseaux et proposer des modifications
- Recueillir les avis du public pour éclairer le choix du fuseau de moindre impact

Pour informer le public sur la tenue de la concertation, plusieurs actions ont été déployées : envoi de près de 100 000 flyers dans les boites aux lettres, affichage légal dans les 128 communes, annonces légales et parution dans la presse locale (Echo du Berry, Nouvelle République), sport radio sur Ici Berry, envoi de SMS, post sur les réseaux sociaux, mise à disposition de documentation en mairie et sur le site internet de la concertation.

Pour participer, divers évènements sont organisés pendant toute la durée de la concertation :

- Des réunions publiques territoriales ;
- Des visites de terrain en bus accompagnées par l'équipe RTE, samedi 17 octobre et 14 novembre ;
- Débats mobiles / rencontres de proximité sur les marchés et évènements locaux du territoire ;
- Une réunion publique de synthèse à Issoudun.

Toutes les dates de ces rencontres sont précisées sur le site internet de la concertation : les rencontres de la concertation

Enfin, le public est aussi invité à partager son avis et ses questions sur le site internet de la concertation. RTE répond à toutes les questions déposées sur la plateforme participative. Il est également possible de s'adresser aux garantes par mail ou par courrier.

Cyril Mounier présente le calendrier du projet et les prochaines étapes. La concertation préalable du public se déroule actuellement et se tiendra jusqu'au 22 novembre. À l'issue de cette concertation, les différents fuseaux seront comparés afin de retenir un seul fuseau de moindre impact. Au premier trimestre 2027, Madame la Préfète de l'Indre réunira les acteurs institutionnels afin d'entériner le fuseau de moindre impact. Le tracé précis de la ligne sera ensuite défini et fera l'objet d'une demande

d'autorisation. Le début des travaux est prévu en 2030, pour une mise en service de la ligne en 2032. Les travaux se feront progressivement sur le linéaire de la ligne, secteur par secteur, afin de limiter les impacts sur les exploitations agricoles.

Focus thématique : biodiversité et milieux naturels avec Indre Nature et le bureau d'étude SCE

Camille Remoué, du bureau d'études SCE qui travaille avec RTE sur l'identification des enjeux environnementaux, prend la parole pour présenter les étapes qui suivront la concertation, après la définition du fuseau de moindre impact, et notamment la démarche d'étude d'impact. L'étude d'impact concerne certains projets en fonction de leur taille, selon les seuils définis par le Code de l'environnement. Pour la création d'une ligne à très haute tension, le seuil est de 15 kilomètres. Le projet dépassant largement ce seuil, il est soumis à une étude d'impact.

L'étude d'impact constitue avant tout un dossier d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage, afin de rechercher le projet de moindre impact. Elle répond à plusieurs questions : quel est l'état actuel du territoire, quels seront les effets du projet, comment les éviter et les réduire et, si des impacts résiduels subsistent, en dernier recours, comment les compenser ?

La première étape consiste à établir un état initial de l'aire d'étude afin d'évaluer les principaux enjeux. Les différentes solutions possibles sont ensuite étudiées du point de vue environnemental, à travers plusieurs scénarios, afin de ne pas écarter des solutions qui pourraient présenter un moindre impact.

Une fois le fuseau de moindre impact défini, les effets du projet sont déterminés avec précision. Ils peuvent être négatifs ou positifs, permanents ou temporaires, directs ou indirects. Les effets potentiels induits sont également étudiés. L'évaluation porte sur différentes thématiques et s'appuie sur plusieurs types d'inventaires et d'expertises, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture et d'acoustique.

Après l'évaluation des impacts, la démarche consiste d'abord à chercher à les éviter. Les impacts qui ne peuvent pas être évités sont ensuite réduits et, en dernier recours, compensés, conformément à la démarche ERC (éviter, réduire, compenser). Une phase de suivi permet enfin de vérifier que les mesures prévues sont bien mises en place et de suivre leur efficacité dans le temps. Ce suivi constitue un engagement du maître d'ouvrage.

L'évitement intervient dès la conception du projet, notamment lors de la définition des fuseaux, afin d'éviter autant que possible les principaux enjeux, comme les bourgs et les grands boisements. Il se poursuit ensuite à l'intérieur du fuseau de moindre impact. La démarche consiste à affiner progressivement le projet, selon une logique d'entonnoir, jusqu'à parvenir au projet final de moindre impact.

Aymeric Mousseau, écologue au sein du bureau d'études SCE, explique qu'il intervient dans les projets pour réaliser l'état initial des milieux naturels, notamment concernant la faune, la flore et les zones humides, puis pour mettre en place la démarche ERC : éviter, réduire et compenser.

Parmi les mesures d'évitement possibles figurent le changement d'implantation des pylônes, la préservation des secteurs sensibles et le maintien des arbres remarquables.

Les mesures de réduction concernent principalement les phases de chantier et d'exploitation. Elles peuvent comprendre la gestion des espèces végétales exotiques envahissantes, en évitant les secteurs

où elles sont présentes et en mettant en place des plans de gestion spécifiques pour limiter leur propagation. Elles portent également sur la réduction de l'emprise des travaux et sur la définition d'un calendrier de travaux permettant d'éviter les périodes de forte sensibilité. La gestion des eaux de surface et la mise en défens (mesure de protection qui consiste à interdire l'accès à un espace naturel) des secteurs les plus sensibles font également partie des mesures envisagées. Dans le cadre du projet, l'enjeu principal concerne les oiseaux, notamment les espèces de grande envergure.

Après la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels peuvent subsister. Des mesures compensatoires sont alors prévues. Elles visent à restaurer des milieux dégradés et à apporter une plus-value écologique dans des secteurs proches des zones impactées. Ces mesures peuvent notamment consister à replanter des haies, créer des mares ou des zones humides, retirer des remblais sur des parcelles humides ou redonner un caractère inondable à certaines parcelles. Ce travail est réalisé à l'échelle de l'aire d'étude.

Jacques Lucbert, coprésident d'Indre Nature, remercie RTE et les garantes d'avoir proposé à l'association de présenter sa vision de ce type de projet. Il rappelle les missions d'Indre Nature, association de protection de la nature et de l'environnement. Celle-ci vise à défendre les intérêts de ceux qui ne peuvent pas s'exprimer : les écosystèmes, les espèces sauvages, les milieux naturels et, plus largement, le vivant. Cette position ne s'oppose pas aux intérêts humains, puisque la nature constitue le cadre dans lequel les sociétés vivent. Elle n'est pas non plus contraire aux intérêts économiques. Jacques Lucbert rappelle que des experts du Forum de Davos mettent en avant l'érosion de la biodiversité comme l'un des principaux risques systémiques mondiaux actuels, avec des conséquences majeures pour l'économie mondiale. Une large part du produit intérieur brut mondial dépend de la nature.

Il souligne qu'Indre Nature ne défend pas uniquement un positionnement écologique, mais dispose également de connaissances et d'une expertise sur les espèces, les milieux et leurs comportements. Ces connaissances sont accumulées grâce à un réseau de bénévoles et à des outils dédiés, notamment une base de données naturalistes propre à l'Indre. L'association dispose ainsi d'une expertise indépendante des porteurs de projets et des administrations. Pour Jacques Lucbert, la possibilité pour une association de s'exprimer dans ce cadre, comme au sein des commissions administratives, constitue un gage de fonctionnement démocratique de la société.

Jacques Lucbert indique que tout projet industriel ou d'infrastructure a un impact sur l'environnement. Cela ne signifie pas qu'il faille s'y opposer systématiquement, mais qu'il est nécessaire d'être attentif aux démarches et aux procédures mises en œuvre par le porteur de projet. Indre Nature réalise sa propre analyse de l'intérêt du projet et des risques pour l'environnement. L'association veille à ce que la réglementation en matière de protection des espèces soit respectée, à la fois dans sa lettre et dans son esprit.

La démarche ERC constitue, selon lui, un minimum indispensable pour tout porteur de projet. Au-delà de cette démarche, le suivi est également essentiel. Cette étape est parfois négligée ou oubliée, alors qu'elle permet de corriger les impacts négatifs constatés une fois le projet en cours et d'alimenter la réflexion sur les projets futurs.

Concernant le projet Éguzon-Marmagne, Indre Nature s'est interrogée sur son opportunité. Du point de vue de l'association, le projet est utile et nécessaire, car il répond à des objectifs climatiques importants, notamment l'électrification des usages pour lutter contre le changement climatique et la décarbonation des activités industrielles. Les principaux risques du projet sont liés à la localisation des ouvrages, ce qui rend déterminant le choix du fuseau.

Jacques Lucbert distingue deux catégories de menaces : celles liées à la nature du projet et celles liées aux milieux traversés. Les lignes aériennes constituent des obstacles physiques pour les oiseaux et peuvent présenter des risques de collision ou d'électrocution. Les pylônes peuvent également servir de perchoirs à certaines espèces. Les risques dépendent notamment des caractéristiques des ouvrages, comme la hauteur des pylônes et le type de conducteurs. La phase de travaux peut par ailleurs modifier le paysage, changer les repères de la faune et fragmenter les milieux dans lesquels les espèces vivent.

La seconde catégorie de risques concerne les milieux naturels traversés par l'aire d'étude, qui s'étend de la Creuse jusqu'à Issoudun. Plusieurs types de milieux présentent des enjeux particuliers :

- Le milieu bocager, qui accueille une biodiversité diversifiée et des secteurs particulièrement sensibles, notamment pour les rapaces.
- La bande forestière, qui constitue un milieu privilégié pour la nidification de plusieurs espèces d'oiseaux, notamment la cigogne noire.
- La Champagne berrichonne, où vivent des espèces d'oiseaux de plaine en fort déclin, comme le busard cendré, le busard Saint-Martin, l'œdicnème criard ou l'alouette.
- Les zones humides, dont certaines présentent une forte valeur écologique, notamment le marais Jean-Varenne, fréquenté par les oiseaux pour s'alimenter.

L'aire d'étude se situe également dans un couloir de migration connu et fréquenté.

Parmi les espèces les plus vulnérables figurent les rapaces diurnes et nocturnes de grande envergure. Ils peuvent être exposés à des risques d'électrocution lorsqu'ils se perchent sur les pylônes.

Les grands échassiers, notamment les hérons, les cigognes et les grues, ainsi que certains oiseaux volant de nuit à hauteur des câbles, sont également exposés à des risques de collision et d'électrocution.

Les oiseaux d'eau, comme les canards, les spatules, les cormorans et les ibis, se déplacent de jour comme de nuit, souvent en groupes, notamment pendant les migrations. Ce comportement peut accroître les risques de collision à proximité des zones humides, en particulier lors des phases d'atterrissage et de décollage.

Enfin, les limicoles, espèces vivant notamment en bordure des étangs, se déplacent également en groupes et peuvent être exposés à des risques de collision lors de leurs déplacements et de leurs migrations.

Hélène Lopez-Nieul, directrice d'Indre Nature, prend la parole pour présenter les principaux points de vigilance concernant le projet. Elle indique que l'enjeu principal porte sur la faune volante, en tenant compte des espèces dites « parapluie » : la prise en compte de ces dernières permet également de protéger les espèces qui partagent les mêmes habitats et les mêmes modes de vie.

Les grands planeurs, qui peuvent parcourir jusqu'à 20 kilomètres par jour, sont particulièrement sensibles au risque de collision. La cigogne noire, qui niche dans les massifs forestiers, fait notamment partie des espèces à prendre en compte.

La stratégie ERC doit permettre d'éviter ces impacts dès le choix du fuseau. Pour les oiseaux qui se déplacent la nuit, des mesures de réduction peuvent être envisagées, notamment en rendant la ligne visible pendant la nuit afin de limiter les collisions. Le risque d'électrocution concerne également certains rapaces, comme le circaète Jean-le-Blanc, qui peuvent se poser sur les pylônes. Des dispositifs de type girouette peuvent être installés sur les pylônes afin de les inciter à ne pas s'y poser et de limiter ce risque.

Hélène Lopez-Nieul évoque ensuite les oiseaux migrateurs, notamment la grue cendrée. Le couloir de migration des grues suit un parcours globalement parallèle au projet, ce qui limite les risques. Toutefois, les oiseaux suivent également les vallées des cours d'eau, ce qui peut entraîner des croisements avec les fuseaux. Le fuseau de moindre impact doit donc être celui qui croise le moins possible les cours d'eau. Les oiseaux migrateurs effectuent également des haltes en Champagne berrichonne. Ces haltes constituent des zones de vulnérabilité. Il convient donc d'éviter les zones de halte pendant la période d'hivernage. À cette période, il est également important d'éviter les milieux aquatiques utilisés par de nombreuses espèces.

RTE a confié à Indre Nature un rôle de comparaison des fuseaux. Le travail est en cours et repose sur une comparaison objective à partir des données disponibles. Les critères utilisés ne sont pas exhaustifs, mais comprennent notamment : le nombre de zones naturelles déjà connues situées sur le tracé de chaque fuseau ; la proportion d'habitats forestiers dans chaque fuseau ; le nombre de franchissements de vallées et de cours d'eau ; la surface des habitats aquatiques ; le nombre de nids connus ; le nombre d'espaces sensibles concernés.

Une première tendance se dégage de cette comparaison :

- Au sud, le fuseau B, correspondant au tracé de la ligne qui doit être démantelée, évite bien les secteurs forestiers et apparaît, de ce point de vue, comme un fuseau préférentiel. Il évite également relativement bien les franchissements de vallées.
- Au nord, le fuseau E est celui qui traverse les milieux présentant le moins d'enjeux en matière de biodiversité. Il limite les franchissements de vallées, comporte peu de forêts et traverse principalement des milieux ouverts.

À l'inverse, le fuseau D au sud est considéré comme le moins pertinent sur le plan environnemental en raison de la présence de secteurs bocagers à très forts enjeux. Au nord, le fuseau E apparaît également comme le plus favorable à ce stade de la comparaison. Le fuseau F passe à proximité de secteurs présentant des enjeux importants, notamment sur le secteur de Brives-Thizay. Le fuseau G traverse plusieurs fois des vallées de cours d'eau. Le fuseau H se situe principalement le long de la vallée du Cher et de zones forestières.

Échanges avec le public

Les caractéristiques techniques du projet : dimensionnement, alternatives, entretien, robustesse

Une participante habitant à Chassignolles s'interroge sur la résistance des ouvrages aux températures extrêmes en été, la faisabilité des lignes souterraines et les bénéfices du projet pour les habitants du Berry.

Cyril Mounier explique que RTE prévoit l'adaptation du réseau au changement climatique dans le cadre de ses schémas décennaux. Les études de dimensionnement prennent en compte les hypothèses du GIEC, notamment une hausse des températures de 4 °C, ainsi que les risques de tempêtes et d'inondations. Le réseau est conçu pour fonctionner pendant les 80 prochaines années.

Concernant les liaisons souterraines, il indique qu'elles ne sont pas viables sur les plans technique et économique. Elles nécessiteraient des équipements spécifiques et plusieurs postes électriques intermédiaires, pour un coût supplémentaire de plusieurs milliards d'euros.

Il rappelle que le projet concerne la colonne vertébrale du réseau électrique français. Le renforcement du réseau doit permettre de répondre aux besoins de développement économique, notamment autour de Châteauroux, principal pôle de développement économique du secteur, mais aussi dans le Cher, vers Bourges. Il s'inscrit également dans l'objectif national de réduction de l'utilisation des énergies fossiles et d'électrification des usages. D'autres secteurs du Centre-Val de Loire et de la France nécessitent aussi un renforcement du réseau, conformément à la feuille de route décennale de RTE.

Un habitant de Mers-sur-Indre interroge RTE sur les 5 400 MW de capacité supplémentaire annoncés. Il comprend que cela représente environ la moitié de la consommation de la région et s'interroge sur les données exprimées en mégawatts et celles exprimées en térawattheures. Il rappelle également que la région consommerait 14 % de sa production. De plus, Il demande pourquoi des postes de raccordement pour les énergies renouvelables ne sont pas disponibles alors que plusieurs dizaines de projets sont en attente. Il souhaite aussi savoir si la ligne sera construite même si le centre de données ne se réalise pas, et quelles seraient les conséquences sur la largeur de la ligne et les forêts si le tracé suivait la ligne existante.

Cyril Mounier explique que les 5 400 MW correspondent à une puissance instantanée et représentent environ deux fois la consommation de la région Centre-Val de Loire. Il distingue la puissance, exprimée en mégawatts, de l'énergie consommée, exprimée en térawattheures.

Concernant les énergies renouvelables, il indique que le réseau électrique est saturé pour le raccordement de nouveaux projets. Le projet de ligne Éguzon-Marmagne, prévu à l'horizon 2032, ne constitue pas une solution immédiate, mais doit permettre d'éviter que cette situation perdure. Un schéma régional doit également permettre de développer les infrastructures.

Il précise que RTE réalisera le projet de ligne, que le projet de Google aboutisse ou non.

Concernant la largeur, la future ligne sera plus large que la ligne existante. Si le fuseau retenu suit en partie le tracé actuel, un élargissement sera nécessaire à certains endroits.

Une participante s'interroge également sur l'élargissement de l'emprise dans les bois et sur les risques pour les personnes en cas de rupture de la ligne. Elle demande que la campagne reste un refuge pour les êtres humains.

Cyril Mounier précise que les anciens pylônes mesurent environ 25 mètres de haut, contre 50 mètres pour les nouveaux. L'emprise de l'ancienne ligne est d'environ 20 mètres de large, contre 30 à 40 mètres pour la nouvelle, soit une largeur approximativement doublée.

Sur les risques liés aux ouvrages, il explique que les lignes et les pylônes sont dimensionnés pour résister aux conditions météorologiques et limiter les risques de défaillance. Depuis les grandes tempêtes de 1999, les règles de calcul ont évolué. Les fondations et les éléments métalliques des pylônes sont conçus pour résister au vent et aux intempéries.

Un habitant ayant vécu pendant dix ans sous une ligne de 225 000 volts à Montet demande quels sont les coûts d'entretien des lignes. Il évoque notamment la taille des arbres réalisée par des entreprises et la peinture des pylônes.

Cyril Mounier explique que, pendant la phase d'exploitation, l'entretien comprend notamment la maîtrise de la végétation aux abords de la ligne afin que les arbres restent à distance des ouvrages et respectent les distances de sécurité. RTE mandate des entreprises spécialisées et prévoit des conventions avec les propriétaires concernés. Il ajoute que les pylônes doivent également être repeints périodiquement, environ tous les dix ans. Les nouveaux pylônes étant déjà peints, leur première remise en peinture devrait intervenir au bout d'environ vingt ans.

Les impacts du projet sur les zones habitées : santé, valeur des biens immobilier, insertion paysagère

Une participante habitant à Chassignolles se questionne sur les risques pour les personnes, notamment à proximité des lotissements. Elle évoque également les nuisances sonores pour les personnes sensibles vivant à la campagne.

Olivier Brisset aborde les effets sur le milieu humain et l'habitat. L'impact visuel constitue l'un des premiers impacts, du fait des pylônes d'environ 50 mètres de hauteur. Les lignes produisent également du bruit, encadré par une réglementation qui est respectée. Pour éviter ces impacts, l'une des premières mesures consiste à s'éloigner autant que possible des habitations. Concernant les champs électromagnétiques, il rappelle que le sujet a fait l'objet de nombreuses recherches scientifiques et que les conclusions sont rassurantes lorsque les seuils règlementaires sont respectés. Il souligne toutefois que certaines personnes restent inquiètes et que RTE respecte le principe de précaution, avec la recherche de solutions d'évitement lorsque que cela est possible.

Cyril Mounier ajoute que dans le cadre de la concertation des visites en bus permettront de se rendre sous les lignes pour mesurer le bruit et les champs électromagnétiques et mieux appréhender concrètement leurs effets.

Un habitant d'Ardentes, qui gère un domaine, s'interroge sur les questions de propriété et d'accès au foncier. Trois fuseaux traversent son domaine, où certains projets sont en cours. Il demande comment RTE prendra en compte ces projets et quand l'entreprise se rapprochera des propriétaires fonciers.

Olivier Brisset invite les personnes concernées à faire remonter dès maintenant les informations sur leurs projets. Il précise que la construction d'une ligne entraîne l'établissement de servitudes, mais pas l'achat des terrains. Les projets engagés ou en cours doivent être pris en compte dans une logique d'évitement. Des rencontres avec les représentants des propriétaires fonciers sont en cours de préparation. Les personnes peuvent également transmettre leurs informations et leurs coordonnées sur le site de la concertation ou échanger avec l'équipe à la fin de la réunion. Le fuseau n'étant pas encore défini, il est important de faire connaître dès maintenant les projets concernés.

Les enjeux environnementaux liés à l'implantation de la ligne

Une participante habitant à Sainte-Lizaigne, en Champagne berrichonne, souhaite apporter des précisions sur les enjeux environnementaux. Elle mentionne le cours d'eau de la Mortaigue et l'inventaire des zones humides du bassin de la Théols, dont la source se situe à Déols.

Elle souligne l'importance de ce secteur pour les grues, qui s'y arrêtent pour dormir, ainsi que pour les cigognes noires et blanches qui peuvent s'y poser. Cette zone de plaine est particulièrement exposée aux intrants chimiques et à la sécheresse. Elle estime nécessaire de préserver les zones humides, qui permettent de limiter les débordements de la Théols et de conserver l'eau, notamment en restaurant les espaces naturels plutôt qu'en recourant à des bassines. Elle rappelle que les grues et les cigognes reviennent dans le secteur et considère leur présence comme un indicateur à prendre en compte dans le choix des fuseaux. Selon elle, le fuseau F pourrait avoir un impact sur cette zone.

Cyril Mounier la remercie d'avoir fait le déplacement et indique que son intervention illustre l'intérêt de la concertation pour intégrer les enjeux du territoire dans le choix du fuseau.

Cette participante souhaite compléter son intervention sur la Champagne berrichonne. Elle rappelle que le territoire est déjà fortement marqué par les éoliennes, notamment dans le secteur du fuseau F. Elle estime que l'ajout d'une ligne à haute tension constitue un impact supplémentaire important dont il faut tenir compte dans le choix du tracé, d'autant que d'autres projets sont également prévus. Elle

demande que les zones encore préservées soient évitées afin de ne pas dégrader davantage le territoire. Elle exprime le souhait que la Champagne berrichonne ne devienne pas un désert à l'horizon 2050 et que les milieux existants soient préservés.

Un habitant demande quelle place sera accordée aux critères environnementaux dans le choix final des fuseaux et quelle pondération leur sera appliquée.

Cyril Mounier répond que le choix reposera sur une analyse multicritère, prenant en compte les enjeux agricoles, paysagers, humains, environnementaux et socio-économiques. L'objectif est de comparer les fuseaux à partir de l'ensemble de ces enjeux. La pondération des critères pour le territoire fera partie du travail de concertation et sera présentée dans le dossier de proposition du fuseau de moindre impact. Il indique que les contributions peuvent faire ressortir des enjeux différents selon les secteurs.

Jessica Raclot, garante de la concertation, demande à quelle date les études comparatives des fuseaux réalisées par Indre Nature et la Chambre d'agriculture seront rendues accessibles au public.

Cyril Mounier rappelle que la validation du fuseau de moindre impact est prévue au premier trimestre 2027, après la fin de la concertation CNDP et l'établissement de son bilan. Les avis des différents acteurs, notamment Indre Nature, la chambre d'agriculture et Nature 18, devront avoir été formulés. Ces éléments seront intégrés au dossier produit par SCE, comprenant l'analyse multicritères, qui sera accessible sur le site de la concertation.

Indre Nature précise que son travail d'analyse des fuseaux devrait être terminé dans un délai de deux semaines.

<u>Les différentes hypothèses de fuseaux proposées à la concertation</u>

Un participant demande quel est l'intérêt des tracés A et D, qui traversent des zones vierges, plutôt que de reprendre des lignes existantes.

Olivier Brisset explique que la concertation est encadrée par une circulaire ministérielle et prévoit plusieurs étapes, notamment la définition d'une aire d'étude puis de différents fuseaux. Les hypothèses possibles doivent être étudiées, y compris celle d'un passage en site vierge, même si elle peut sembler moins pertinente que d'autres options.

Un habitant s'interroge sur l'avantage attribué par RTE au fuseau D concernant l'évitement des principaux boisements. Il se demande également comment les haies bocagères pourraient faciliter l'intégration paysagère de l'ouvrage.

Olivier Brisset explique que les pylônes, hauts d'environ 50 mètres, seraient espacés d'environ 500 mètres. Dans un paysage bocager et vallonné, la ligne pourrait être moins visible que dans la Champagne berrichonne. Le relief et les forêts peuvent contribuer à masquer les pylônes.

Une habitante de Chassignolles demande pourquoi le fuseau F ne rejoint pas le fuseau E en suivant la ligne 225 000 volts existante.

Cyril Mounier explique que le fuseau F suit d'abord la ligne existante de 225 000 volts, puis s'en écarte pour rejoindre Marmagne de manière plus directe. Il indique que cette proposition a déjà été exprimée par d'autres personnes et que la concertation peut faire évoluer les fuseaux. Cette possibilité pourra donc être approfondie.

Une habitante demande quel impact pourrait avoir le projet en cours de création d'un parc naturel régional (PNR) sur les décisions et le choix du tracé.

Olivier Brisset rappelle que le parc naturel régional de la Brenne existe déjà et que chaque parc possède une charte. Il indique qu'il n'existe pas, à ce jour, de charte pour le projet évoqué, mais que RTE a conscience de cet enjeu et le prend en compte.

L'**animateur** demande si les détours éventuels des tracés auront une incidence sur le coût du projet.

Cyril Mounier indique que la ligne entre Éguzon et Marmagne représente environ 100 kilomètres, pour un coût estimé à 300 millions d'euros. La longueur des tracés étudiés se situe plutôt entre 90 et 100 kilomètres. Le coût pourrait varier d'environ 10 % à la hausse ou à la baisse selon le fuseau retenu. Il précise que tous les fuseaux étudiés sont économiquement réalisables.

Le projet de centre de données porté par Google sur la ZAC d'Ozans et son raccordement

Un participant demande si RTE a estimé la consommation annuelle du centre de données d'Ozans, dans l'hypothèse où le projet se concrétiserait, et ce que cette consommation représenterait.

Cyril Mounier indique que la CNDP vient de publier les dates de la concertation consacrée à ce projet et à son raccordement, prévue du 2 novembre au 10 janvier. Il précise que la future ligne à 400 000 volts, avec une capacité de 5 400 MW, doit porter la capacité de l'axe à 7 600 MW. La demande de raccordement du centre de données est de 1 200 MW, soit environ 15 % de la capacité totale de la ligne.

Un participant revient sur les chiffres de consommation présentés. La consommation évoquée par RTE de 1 600 térawattheures, n'est pas la même que les estimations du Shift Project qui sont de l'ordre de 2 200 ou 2 440 térawattheures en tenant compte des exportations, avec un objectif de 1 000 térawattheures en 2050. Il compare également la consommation d'Ozans à celle d'une centrale nucléaire et demande comment RTE évitera que la consommation continue du centre de données interrompe l'approvisionnement des consommateurs habituels.

Cyril Mounier précise que l'objectif de réduction de 40 % relève d'une ambition politique nationale et non d'un objectif défini par RTE. Le rôle de RTE est d'apporter un éclairage aux décisions publiques. L'entreprise publie plusieurs scénarios afin d'étudier différentes évolutions possibles, et ces études sont régulièrement actualisées, notamment avec une nouvelle étude prévue en fin d'année.

Concernant Ozans, il rappelle que la France exporte en moyenne 12 GW d'électricité vers les pays voisins. La production électrique disponible permet d'accueillir de nouvelles activités industrielles sans conflit d'usage : l'électricité consommée par le centre de données ne serait pas prélevée sur celle nécessaire aux consommateurs. Il rappelle enfin que les 5 400 MW correspondent à la puissance pouvant transiter dans la ligne à un instant donné.

La gestion des équilibres énergétiques sur le réseau électrique français

Un participant habitant au Magny revient sur la canicule de l'été. Il rappelle que plusieurs centrales nucléaires ont été arrêtées, car la température de l'eau rejetée dans les fleuves ne pouvait pas dépasser certains seuils. Il s'interroge sur la manière dont la France pourra répondre à la demande d'électricité en période de forte chaleur, notamment avec le développement de la climatisation et des véhicules électriques, ainsi qu'avec les nouveaux réacteurs nucléaires EPR. Il évoque également une demande d'Engie visant à autoriser une température de rejet plus élevée dans les fleuves, tout en soulignant les risques possibles pour la faune aquatique. Enfin, il mentionne la forte consommation énergétique des centres de données.

Cyril Mounier rappelle que RTE ne produit pas d'électricité, mais précise que ces sujets énergétiques sont importants. Les centrales nucléaires peuvent être amenées à s'arrêter, tout comme les panneaux solaires ne produisent pas d'électricité la nuit. Il souligne l'intérêt du mix énergétique français. La situation a été satisfaisante pendant l'été, car la production est restée supérieure à la consommation et la France a continué à exporter de l'électricité vers les pays voisins. La réponse à ces problématiques repose sur un ensemble de solutions et sur un mix énergétique diversifié. Il ajoute que RTE reste

vigilant sur les programmes de production de chaque producteur d'électricité afin de veiller à ce que l'approvisionnement soit assuré.

Conclusion

Jessica Raclot, garante de la CNDP, remercie les participants pour la qualité et la diversité des échanges, qui ont permis de soulever de nouvelles questions. Elle rappelle l'importance de veiller à ce que l'ensemble des propos et des contributions exprimés au cours de la concertation puissent être tracés et pris en compte dans le cadre de celle-ci.

Elle revient ensuite sur le focus consacré à la biodiversité, organisé à la demande des garantes. Elle se réjouit de la tenue de cet échange et espère qu'il a intéressé le public et permis d'apporter un éclairage complémentaire sur cette thématique.

Par ailleurs, elle rappelle qu'une concertation dédiée au projet de data center de Google sera organisée du 2 novembre au 10 janvier. Elle invite les participants à rester attentifs à cette démarche afin de pouvoir poser leurs questions sur le sujet.

Enfin, Jessica Raclot encourage chacun à déposer ses contributions sur la plateforme numérique de la concertation et à s'y inscrire pour recevoir les actualités. Elle invite également les participants à faire connaître la concertation autour d'eux, rappelant que plus les points de vue exprimés seront nombreux et diversifiés, plus la concertation pourra contribuer à éclairer les choix à venir.