

Enquête unique relative au projet
d'INTERCONNEXION ÉLECTRIQUE
FRANCE-IRLANDE
« CELTIC-INTERCONNECTOR »

Communes de Bodilis, Cléder, île de Batz, Goulven, Guisseny, Kerlouan, La Martyre, Landéda, Ploudiry, Plouescat, Plougar, Plouguerneau, Plouider, Plounéour-Brignogan-Plage, Plounévez-Lochrist, Plouzévédé, La Roche-Maurice, Saint-Servais, Saint-Vougay, Santec, Sibiril, Tréflaouéan, Tréfléz

Maître d'ouvrage : RTE Réseau de transport d'électricité



Arrêté Préfectoral du 28 octobre 2021

Dates de l'enquête : 29 novembre 2021 au 11 janvier 2022

PARTIE 2 : CONCLUSIONS ET AVIS

De la COMMISSION D'ENQUÊTE

Dossier n° E2100116/35

Commission d'enquête

Présidente Christine Bosse
Membres titulaires Michel Fromont
François Boulland

Table des matières

1	Généralités	4
1.1	Rappel du contexte et de l'objet de l'enquête	4
1.2	Rappel du projet.....	4
1.3	Dossier.....	5
1.4	Concertation préalable.....	5
1.5	Déroulement de l'enquête	6
1.6	Bilan des observations.....	6
2	Analyse des observations formulées par le public.....	7
2.1	Concession d'utilisation du domaine public maritime.....	7
2.1.1	Observations du public.....	7
2.1.2	Avis recueillis	7
2.1.3	Appréciation de la commission :.....	9
2.2	Déclaration de projet station de conversion	10
2.2.1	Observations du public.....	10
2.2.2	Avis recueillis.....	13
2.2.3	Appréciation de la commission :.....	16
2.3	Mise en compatibilité du PLUi de Landerneau	18
2.3.1	Observations du public	18
2.3.2	Avis recueillis.....	18
2.3.3	Appréciation de la commission :.....	19
2.5	DUP liaison souterraine et maritime courant continu.....	20
2.5.1	Observations du public	20
2.5.2	Avis recueillis.....	27
2.5.3	Appréciation de la commission :.....	29
2.7	Mise en compatibilité des PLU de Cléder, Sibiril, Plouzévédé, Bodilis	31
2.7.1	Observations du public	31
2.7.2	Avis recueillis.....	31
2.7.3	Appréciation de la commission :.....	31
2.8	DUP liaison souterraine courant alternatif.....	32
2.8.1	Observations du public	32
2.8.2	Avis recueillis.....	32
2.8.3	Appréciation de la commission :.....	32
2.9	Autorisation Environnementale.....	33
2.9.1	Milieu physique marin, sol, eaux, zones humides	33
2.9.2	Milieu naturel, faune, flore	40
2.9.3	Paysage	42

2.9.4	Milieu humain (santé, pêche, tourisme, agriculture, bruit)	44
3	Conclusions et avis.....	50
3.1	Conclusions et Avis Demande d’Autorisation Environnementale	52
3.2	Conclusions et Avis Concession d’utilisation du domaine public maritime.....	54
3.3	Conclusions et Avis Déclaration de projet station de conversion	55
3.4	Conclusion et Avis Mise en compatibilité du PLUI du Pays de Landerneau-Daoulas	57
3.5	Conclusion et avis Déclaration d’utilité publique de la liaison sous-marine et de la liaison souterraine à courant continu.....	58
3.6	Conclusion et Avis Mise en compatibilité des PLU de Cléder, Bodilis, Plouzévédé et Sibiril.....	61
3.7	Conclusions et Avis Déclaration d’utilité publique de la liaison souterraine à courant alternatif	62

1 Généralités

1.1 Rappel du contexte et de l'objet de l'enquête

Le schéma décennal de développement du réseau de transport d'électricité (SDDR), dont la dernière version a été élaborée par RTE pour la période 2021 – 2035, prévoit ainsi un doublement de la capacité d'interconnexion de la France, d'une quinzaine de gigawatts (GW), à une trentaine de GW à l'horizon 2035 pour répondre à l'objectif de réduction de la dépendance énergétique extérieure à l'UE, tout en augmentant la part des énergies renouvelables. Le développement des interconnexions entre réseaux électriques des pays de l'UE constitue une priorité politique majeure, inscrite dans la politique européenne de l'énergie.

Le projet de liaison Celtic Interconnector, objet de cette enquête, fait partie de ces interconnexions. Il s'agit d'un projet de ligne électrique à courant continu entre la France et l'Irlande, d'une puissance de 700 MW et d'une longueur de l'ordre de 575 km, dont 500 km en liaison sous-marine. Le projet est porté conjointement par Réseau de transport d'électricité (RTE) et par son homologue irlandais Eirgrid.

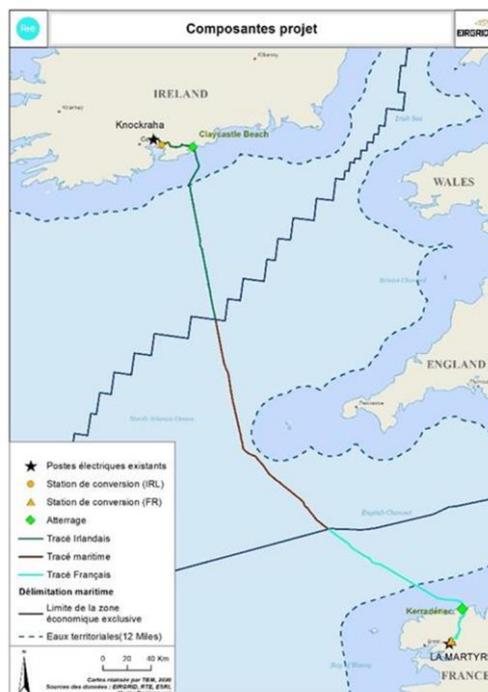
Trois principaux bénéfices socioéconomiques sont attendus de sa réalisation :

- une meilleure intégration des énergies renouvelables : la production irlandaise d'électricité éolienne, principalement terrestre, devrait largement dépasser les besoins de l'île et pourrait être valorisée sur le continent qui connaît des régimes de vent différents de ceux de l'Irlande ;
- l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement : plus un système électrique est interconnecté, plus il est stable et résilient ;
- la contribution à la solidarité électrique européenne dans un contexte post Brexit isolant l'Irlande.

1.2 Rappel du projet

Le projet parcourt du sud au nord :

- Le territoire terrestre français ;
- Le territoire maritime français composé des eaux territoriales et de la zone économique exclusive (ZEE) ;
- La zone économique exclusive anglaise ;
- Le territoire maritime irlandais composé de la zone économique exclusive et des eaux territoriales ;
- Le territoire terrestre irlandais.



En France, il se compose d'une station de conversion sur un site d'environ cinq hectares, à proximité du poste électrique existant à La Martyre (Finistère), d'une liaison enterrée passant principalement sous des routes et chemins et rejoignant la côte à Cléder (Finistère) et d'une liaison sous-marine, dans les eaux territoriales et la zone économique exclusive française, principalement enfouie dans les fonds marins et pour partie posée sur le sol et protégée par des enrochements.

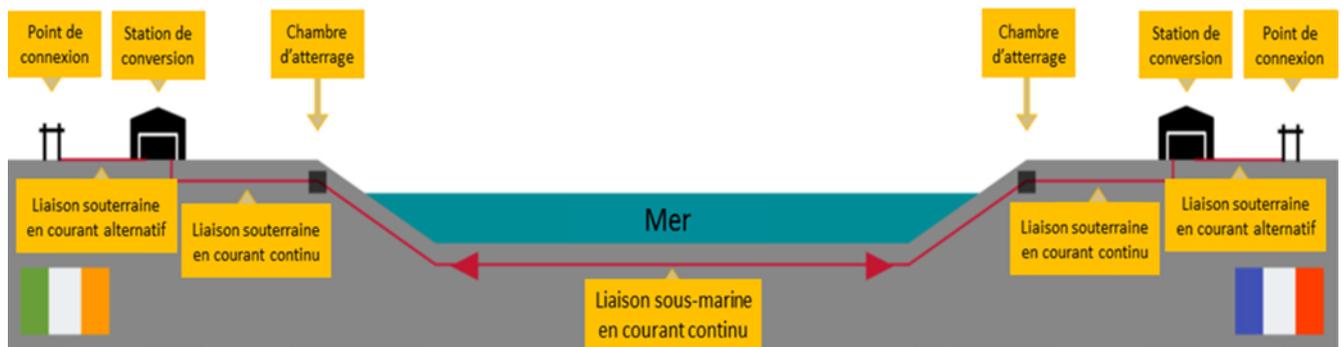


Schéma des composantes du projet (source : dossier)

Les différents ouvrages ou installations nécessitent, conformément au cadre réglementaire, plusieurs autorisations nécessitant le recours à une enquête publique. Toutes ces enquêtes sont regroupées dans une enquête dite « unique », afin de mutualiser les études communes aux différentes enquêtes qui sont les suivantes :

- Autorisation environnementale, avec dérogation au titre des espèces et habitats protégés pour l'ensemble du projet ;
- Concession d'Utilisation du Domaine Public Maritime pour la partie sous-marine ;
- Déclaration d'Utilité Publique pour la liaison sous-marine et souterraine à courant continu ;
- Déclaration d'Utilité Publique pour la liaison terrestre à courant alternatif ;
- Déclaration de projet pour la station de conversion ;
- Mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Bodilis, Cléder, Plouzévédé et Sibiril ;
- Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Landerneau Daoulas.

1.3 Dossier

Le dossier, bien que complexe et volumineux par ses composantes multiples, liées aux différentes autorisations, déclarations, mises en compatibilité, citées ci-dessus, était bien organisé et assez compact.

Même si la note de présentation non technique du projet, le rapport environnemental conjoint, le résumé non technique de l'étude d'impact et l'atlas cartographique permettaient à chacun de prendre connaissance du dossier et de ses enjeux, il n'en reste pas moins que le dossier restait difficile d'accès pour un public non averti. Une présentation générale et synthétique du projet, accessible pour tout public, en plus des différents dossiers de demande d'autorisation, aurait été la bienvenue.

1.4 Concertation préalable

Le projet Celtic Interconnector a fait l'objet d'une concertation à différents niveaux entre 2014 et 2021.

Au niveau européen, la concertation conditionnait l'octroi des autorisations en tant que Projet d'Intérêt Communautaire (PIC). Elle a été menée par RTE par le biais d'une communication active (Site internet dédié, flyer, exposition itinérante), ainsi que par des ateliers thématiques et des réunions publiques.

Au niveau français, deux procédures sont distinguées :

- celle de la directive « Fontaine », mise en œuvre sous l'égide du préfet du Finistère. Cette concertation a été menée sous forme de deux réunions plénières avec des acteurs institutionnels. Elle a porté sur la définition d'un fuseau de moindre impact.
- celle de la commission du débat public, menée par deux garantes de la concertation (art L221-8 du CE). Cette concertation a été activement menée de Janvier à Avril 2019 à travers 4 réunions publiques, 4 cercles de travail thématiques complétés de 3 réunions agricoles et 6 permanences locales, ainsi que des stands mobiles associant le public et les acteurs.

Dans un processus itératif, la concertation menée sur sept ans a permis d'affiner les composantes techniques du projet et de converger sur le choix d'un fuseau de moindre impact partagé par l'ensemble des acteurs. Les grands sujets évoqués ont gravité autour des questions sur l'intérêt global du projet, son lien avec la centrale de Landivisiau et les politiques énergétiques locales, en particulier la sécurisation de l'approvisionnement en électricité du territoire.

Parmi les autres sujets abordés, ceux liés à la santé et l'environnement ont aussi mobilisé, en particulier l'impact électromagnétique supposé de l'infrastructure. Enfin, la question des nuisances du chantier, notamment auprès du monde agricole, a aussi été soulevé.

En terme de bilan, le niveau de participation aux différentes phases de concertation s'avère plutôt bon (435 participants sur les réunions, 1340 consultations sur le site internet, 50 heures d'échange, 85 questions remontées...). Les garantes de la consultation dressent un résultat globalement positif, avec quelques bémols notamment sur la communication et leur implication qui s'est avérée inégale au long du processus. Elles soulèvent aussi la nécessité d'appuyer une concertation de terrain, là où la communication en ligne peut s'avérer insuffisante. De plus, elles insistent sur le fait que le temps de concertation aurait pu être allongé.

La commission d'enquête approuve l'effort mené en matière de concertation par le porteur de projet. Sa nature et son ampleur impliquaient en effet des moyens importants, en termes d'information du public et de transparence. Ce processus semble avoir été mené avec sérieux et a permis de désamorcer des inquiétudes et questionnements auprès de la population. La mobilisation relativement faible du public lors de l'enquête peut être perçue comme la conséquence directe de la réussite de cette concertation, même si des questions et des zones d'ombres subsistent, à l'image des imprécisions du tracé de la ligne sur le fuseau retenu.

Enfin, la commission rejoint la suggestion des garantes sur la question d'une communication de terrain. Malgré l'attirail communicatif, de nombreuses personnes restent encore peu ou mal informées. Le rôle d'un interlocuteur physique semble primordial, notamment auprès des personnes âgées moins portées sur les outils numériques.

1.5 Déroulement de l'enquête

La fréquentation des permanences a été très faible. Le contexte sanitaire, le fait que les personnes concernées par le passage du câble dans leur propriété aient été déjà contactées par le pétitionnaire et vraisemblablement la phase importante de concertation en amont peuvent fournir un début d'explication. Nous avons pourtant prévu des permanences réparties sur le tracé, variant les jours et les horaires (1 permanence tardive jusqu'à 20h et une le samedi après-midi), afin de permettre à chacun de s'y rendre.

1.6 Bilan des observations

Les observations émanent principalement de particuliers et d'une association de riverains.

Il y a parmi ces observations quelques doublons (3), certains contributeurs ayant à la fois déposés leurs observations par mail et/ou sur le registre et les ayant ensuite renvoyées.

47 personnes se sont déplacées durant les 17 permanences et 3 hors permanence. Nous avons enregistré 44 observations

Tableau récapitulatif :

	Observations sur registre	Observations par courrier	visites
Registre DEMAT @	16		
Mairie de PLOUZÉVÉDÉ	0		2
Mairie de SIBIRIL	3		8
Mairie de CLEDER	10	4	17
Mairie de LA MARTYRE	5	2	7
Mairie de BODILIS	4		13
Totaux	38	6	47

L'association AAPPMA ELORN (Association Agréée pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques) a fait parvenir un mail le 11 janvier 2022 à 22h01, soit après la fermeture de l'enquête à 17h. Cette observation n'a pu être prise en compte.

2 Analyse des observations formulées par le public

Les observations du public sont présentées par dossier d'enquête. Pour chaque thème, une synthèse des avis recueillis, les questions de la commission d'enquête, ainsi que les réponses du pétitionnaire sont reprises. De nombreuses observations étaient transversales aux différents dossiers du projet. La commission a choisi de les reprendre pour chaque dossier, afin de permettre une lecture ciblée par demande d'autorisation. Seules les synthèses des avis recueillis font l'objet parfois de renvois afin de ne pas alourdir le rapport.

2.1 Concession d'utilisation du domaine public maritime

2.1.1 Observations du public

- Demande des explications plus précises concernant l'interdiction de pêche pendant les travaux (professionnels et plaisanciers des secteurs de Crac'h zu et Kerradenec). (CLEDE-C-1)
- Les projets s'empilent comme les dossiers de subventions. Chacun prend un peu d'argent public à droite à gauche et aucune politique énergétique sérieuse n'est menée. Ce projet n'a aucun sens. (demat-@-016)

Réponse RTE :

*- La relation avec les pêcheurs professionnels ou plaisanciers s'organisera de la façon suivante :
Nous avons recensé l'ensemble des associations de plaisanciers, yacht clubs, capitaineries du secteur situé entre Brest et Paimpol. RTE sollicitera ces entités à partir du deuxième semestre 2022, pour un premier contact et définir ensuite les contacts suivants, sachant que les travaux en mer ne devraient débuter qu'en 2025. Il est cependant possible que des études complémentaires en mer soient réalisées en 2023 et 2024. D'autre part, les informations nécessaires à la sécurité pour la navigation seront annoncées conformément aux directives des services de surveillance du trafic maritime, qui diffusent en bande marine VHF un avis aux navigateurs présentant une description de l'opération, l'identification des navires en opération et précisant la zone d'opération. Cet avis est régulièrement mis à jour. Un avis urgent aux navigateurs (AVURNAV) sera émis en cas d'incident ou opération spécifique (raccordement de câble nécessitant un chantier stationnaire...). RTE fournira l'ensemble des éléments techniques nécessaires aux services de l'État, qui établiront les avis aux navigateurs et les AVURNAV (Avis URgents à la NAVigation)
Concernant les pêcheurs professionnels, RTE va de nouveau rencontrer le Comité Départemental des Pêches du Finistère en 2022, afin de définir ensemble une convention décrivant les mesures mises en œuvre pendant les travaux, ainsi que les éventuelles indemnités en cas d'interdictions ponctuelles de travailler du fait de la présence des bateaux affrétés par RTE.
À titre d'exemple, en phase travaux, la navigation sera interdite dans un périmètre de 500 m autour des bateaux travaillant à la pose du câble (avec présence de bateaux "chiens de garde" pour faire appliquer l'interdiction).*

- Le projet CELTIC s'inscrit dans la politique énergétique européenne et dans la politique énergétique nationale. Il concourt à la transition énergétique vers un système électrique décarboné, en favorisant le développement des énergies renouvelables. Reconnu comme un Projet d'Intérêt commun (PIC) par l'Union européenne, c'est à ce titre que RTE et EirGrid ont reçu une subvention européenne de la part de l'Union Européenne pour contribuer à son financement. L'intérêt de réaliser ce projet a par ailleurs été validé par les régulateurs de l'énergie des deux pays, qui se sont accordés sur le partage des coûts entre la France et l'Irlande. La CRE s'est assurée que le projet serait bénéficiaire pour les consommateurs français.

2.1.2 Avis recueillis

AVIS DE L'Ae 2020-110 : (se reporter à la demande d'autorisation environnementale)

AVIS DU PREFET :

DDTM (Unité domaine public maritime Nord Finistère) ; sous réserves :

- des résultats de l'évaluation archéologique sollicitée dans le cadre d'une convention passée entre RTE et le ministère de la Culture,
- de l'avis définitif de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer après nouvelle concertation entre nos services, les experts de l'institut et RTE,

Avis favorable au projet d'interconnexion électrique entre la France et l'Irlande « Celtic Inter connector », sous réserve de la prise en compte par le futur concessionnaire des prescriptions figurant dans le projet de convention joint au dossier d'enquête publique.

AUTRES AVIS :

Préfecture Maritime de l'Atlantique division « Action de l'état en mer »

apporte une réponse technique, concernant la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime. Deux points sont abordés, la sécurité maritime et les impacts environnementaux.

➤ *Sécurité maritime :*

- Dans le cadre de l'enrochement prévu autour du câble, il est recommandé d'analyser, avec le comité des pêches, l'impact de ces installations sur les activités en mer (types de pêche employés), de manière à les réduire le plus possible ;

- Il est rappelé la nécessité de faire valider le protocole de sécurisation du chantier auprès des autorités compétentes (CROSS, Préfecture Maritime), ainsi que des autres usagers de la mer (CRPMEM29, services des phares et balises...);

- En phase d'exploitation, le plan de câblage fourni permettra de déterminer les usages maritimes le long du câble. La position du câble devra être vérifiée immédiatement après la pose et un suivi sera établi ensuite à intervalles réguliers (1 an au début puis tous les 3 à 10 ans) ;

- Il est rappelé que le câble devra impérativement être retiré après sa phase d'exploitation et qu'une concertation devra alors être faite pour assurer la sécurité du chantier de démantèlement.

➤ *Impacts environnementaux :*

- Pour la phase travaux, les impacts restent, somme toute, relativement faibles. La seule vigilance émise est liée à la démarche d'éloignement des mammifères marins, lors des opérations à la trancheuse. Comme cette mesure n'est uniquement menée que par observation, ces phases de travaux devront être obligatoirement conduites en journée ;

- Lors de la phase d'exploitation, les impacts sont jugés faibles au vu des connaissances actuelles ; aucune mesure de suivi n'est prévue ;

- Au vu des connaissances alors acquises, les impacts environnementaux du démantèlement devront être réactualisés.

IFREMER : demande de compléments et de précisions sur les parties activités pêche professionnelle, habitats et peuplement benthiques, ainsi que sur la qualité de l'eau et turbidité. Concernant l'activité pêche professionnelle, Ifremer estime que le dossier sous-estime l'activité pêche, en ne prenant en compte que les quartiers maritimes de Brest et Morlaix.

Il a été proposé que RTE formalise une demande auprès du Service d'Information Halieutique d'Ifremer, afin d'obtenir, le cas échéant, des précisions concernant l'activité de pêche. Cela étant, les données VALPENA, prises en compte dans l'étude d'impact du projet, ont été reconnues comme fiables et suffisantes.

Commission Nautique Locale : la commission émet un avis favorable à l'unanimité au projet, sous réserve d'une bonne information du chantier pour les usagers non professionnels et non institutionnels. En effet, les canaux d'information classiques type AVURNAV sont peu efficaces pour ce type d'usagers. Une information directe auprès des associations de plaisanciers locales et auprès des ports de plaisance devra être assurée, le cas échéant par l'intermédiaire des mairies.

Direction départementale des finances publiques du Finistère : n'a pas formulé d'observation particulière sur le projet. Elle se contente de préciser les conditions financières liées à la redevance annuelle domaniale calculée au mètre linéaire.

Réponse RTE :

Préfecture Maritime :

En réponse, RTE stipule que l'étendue du câblage de manière longitudinale pourrait créer un obstacle dans le processus de transport sédimentaire (Est-Ouest) sur une dizaine de kilomètres et que la démarche d'ensouillage ne sera pas possible partout (faible épaisseur de sédiment). Pour éviter la création d'obstacle, le porteur de projet souhaite faire appel à des outils permettant d'ensouiller de manière partielle.

Concernant l'impact environnemental lié à la présence des cétacés, la détection acoustique d'animaux sera menée grâce à un hydrophone sur une durée de 30 minutes. Cette mesure MM7 « surveillance acoustique en

phase travaux lors de l'utilisation de la trancheuse » vient en complément de la mesure MM6 « Mesure d'éloignement des mammifères marins lors des travaux à la trancheuse en milieu rocheux » et pourra être déployée en période nocturne. Les travaux seront donc menés 24 heures sur 24.

Concernant le démantèlement, RTE réalisera alors une étude afin de déterminer la solution de moindre impact environnemental et optimiser les conditions du démantèlement éventuel. Une concertation sera alors menée.

Ifremer : Dans le cadre de l'étude d'impact, une étude VALPENA a été réalisée (chapitre 3.4.3).

Pour rappel, le Comité Départemental des Pêches Maritimes et des Élevages Marins du Finistère a établi ce diagnostic des activités de pêches sur le site d'étude.

Ce diagnostic prend en compte les données de l'activité de l'année 2017.

CNL : RTE précise qu'elle tiendra compte de cette remarque en assurant une transmission directe des informations pour les plaisanciers locaux par le biais, par exemple, des mairies. Les modalités seront précisées ultérieurement.

QUESTIONS DE LA COMMISSION :

2/ Dans le dossier, il est indiqué qu'une information directe sera donnée aux organisations locales de pêche et de plaisance et que les modalités précises de transmission d'informations relatives au projet seront définies ultérieurement.

Par qui sera donnée cette information ? Dans quel rayon l'information sera-t-elle faite ? Sous quelle forme ?

Réponse RTE :

Rte a recensé l'ensemble des associations de plaisanciers, yacht clubs, capitaineries du secteur situé entre Brest et Paimpol. RTE sollicitera ces entités à partir du 2ème semestre 2022, pour un premier contact et définir ensuite les contacts suivants, sachant que les travaux en mer ne devraient débuter qu'en 2025. Il est cependant possible que des surveys (études complémentaires en mer) soient réalisés en 2023 et 2024. D'autre part, les informations nécessaires à la sécurité pour la navigation seront annoncées conformément aux directives des services de surveillance du trafic maritime, qui diffusent en bande marine VHF un avis aux navigateurs présentant une description de l'opération, l'identification des navires en opération et précisant la zone d'opération. Cet avis est régulièrement mis à jour. Un avis urgent à la navigation (AVURNAV) sera émis en cas d'incident ou opération spécifique (raccordement de câble nécessitant un chantier stationnaire...). RTE fournira l'ensemble des éléments techniques nécessaires aux services de l'État, qui établiront les avis aux navigateurs et les AVURNAV.

2.1.3 Appréciation de la commission :

APPRECIATION DE LA COMMISSION :

Pêche Professionnelle :

La gêne occasionnée pour la pêche professionnelle ne concernera que la phase travaux. Les professionnels seront informés par voie officielle (VHF, avis urgent à la navigation). La commission retient également que RTE va de nouveau rencontrer le Comité Départemental des Pêches du Finistère en 2022, afin de définir ensemble une convention décrivant les mesures mises en œuvre pendant les travaux, ainsi que les éventuelles indemnités en cas d'interdictions ponctuelles ou impossibilité de travailler du fait de la présence de bateaux affrétés par RTE.

Pêche récréative et plaisance :

La commission souhaitait que RTE précise la façon dont il entendait prévenir les pêcheurs récréatifs et les plaisanciers. Nous notons qu'après avoir recensé l'ensemble des associations de plaisanciers, yacht clubs, capitaineries du secteur situé entre Brest et Paimpol, RTE sollicitera ces entités à partir du deuxième semestre 2022 afin de définir les contacts et le mode d'information le plus adapté à ces publics.

Suivis environnementaux :

La commission retient que le projet de convention de Concession du Domaine Maritime, établi par le préfet, fixe des prescriptions précises, concernant les suivis environnementaux, devant être intégralement portés à la connaissance du Préfet, de la préfecture maritime de l'Atlantique et du service gestionnaire du domaine public maritime. Il s'agit, en phase travaux, des mesures d'éloignement des mammifères marins, lors des travaux à la trancheuse en milieu rocheux et particulièrement, en phase d'exploitation, un suivi de l'état des biocénoses benthiques (ensemble des êtres vivants, micro-organismes, végétaux et animaux du fond de la

mer), des substrats meubles et des enrochements. Le projet précise que l'intégralité des prescriptions et mesures environnementales prévues dans les autres autorisations administratives devront être strictement respectées par le concessionnaire. Enfin un comité de suivi du milieu, auquel siègera le concessionnaire, sera mis en place par décision du préfet.

Cette décision fixera la composition, les modalités de fonctionnement de ce comité et précisera les rapports et bilans (élaborés sur la base des données recueillies au titre des suivis), à établir et leurs échéances.

Concernant la phase travaux, la commission estime que les mesures que RTE s'engage à prendre pour informer tous les acteurs professionnels, ainsi que les plaisanciers, pêcheurs et autres usages de loisirs, susceptibles de naviguer aux abords du chantier de pose du câble de la liaison électrique, doivent permettre de diffuser correctement l'information.

Concernant la phase d'exploitation, la commission retient particulièrement les mesures de suivi figurant dans la convention, ainsi que la mise en place d'un comité de suivi du milieu. La commission d'enquête estime que la création et les conditions de fonctionnement d'un tel comité par le Préfet sont tout à fait de nature à s'assurer que les prescriptions édictées en matière environnementale seront respectées. Elle souhaite que les rapports et bilans de celui-ci soient portés à la connaissance du public, afin de contribuer à la bonne information sur le comportement des milieux marins présents aux abords de la ligne.

2.2 Déclaration de projet station de conversion

2.2.1 Observations du public

NUISANCES PHASE TRAVAUX

Des informations sont attendues sur les travaux de la station de conversion : dates, horaires, différentes étapes. (obs. LAMAR R2 ; @010).

Circulation

Les exploitations devront rester accessibles durant les travaux pour le trafic des véhicules (tracteurs, camions de livraison, véhicules des employés) et le déplacement des personnes et des animaux. Une information devra être prévue à ce sujet (@010).

Il y a un manque de signalisation au carrefour d'Iscoat, route vers quartier de Kerestec (priorité à droite non respectée), vitesse excessive (trafic vers poste RTE) (Obs. LAMAR-R-2). Habitant sur la parcelle B1726 Traon Gouzien, seul accès à la route par la D764 ; quelles dispositions pour pouvoir circuler pendant les travaux ? Quand et comment serons-nous prévenus ? (LAMAR-R-003)

Bruit, poussières

Les modalités de suivi de ce chantier ne sont pas décrites ; apporter des précisions sur les mesures de réduction (bruit, poussières) des incidences en phase chantier (obs.@008).

NUISANCES D'EXPLOITATION

Impact sur le paysage

Des personnes, notamment des riverains, s'interrogent sur l'impact visuel et sur le paysage de la future station de conversion. Elle représentera un bâtiment de 20 m de haut, équivalent à un immeuble de 7 étages, ceci à 2km d'un site classé. Des plantations, haies et arbres, sont-elles prévues pour en limiter les effets ?

Intégrer la station dans le paysage (obs. LAMAR R002, LAMAR R003, LAMAR R004) ; (obs. LAMAR C001 ; CLED-C-004) ; (obs. @004) ; prévoir un cahier des charges spécifiques dès le passage du marché (mur végétal, forme courbe du bâtiment, haies et boisements à proximité (@014).

La communauté de communes de Landerneau-Daoulas et la commune de la Martyre demandent de renforcer le volet intégration du projet dans son environnement, pour limiter l'impact visuel du bâtiment sur le secteur concerné (environnement proche et lointain) et pour réduire au maximum les potentielles nuisances sonores (obs.@006, @007).

Impact sonore

Des personnes, notamment des riverains, s'interrogent sur l'impact sonore de la future station de conversion. Les ventilateurs fonctionneront-ils en continu ? Quel impact au niveau du bruit ? Aucune donnée sur l'impact sonore de la station ne figure au dossier, alors qu'il y a des habitations à 400 mètres. Il faudrait prévoir un reboisement aux alentours pour en limiter les effets au niveau sonore et une isolation phonique (obs. LAMAR R002, LAMAR R004) ; (obs. LAMAR C001) ; (obs. @004, @014).

Nuisances lumineuses

Il faudra être vigilant sur la pollution lumineuse ; le poste électrique existant dégage déjà un halo lumineux important (obs. @003, @014) ; (LAMAR R004). Il ne faudrait pas que la station soit éclairée la nuit (obs. @004). Limiter l'éclairage à la protection du personnel lors d'interventions (@014).

Milieu naturel

a) Qualité des eaux

La communauté de communes de Landerneau-Daoulas demande d'apporter une vigilance particulière sur l'imperméabilisation du site de la station de conversion et la gestion des eaux pluviales, en lien avec les recommandations faites par la CLE du SAGE de l'Elorn (obs.@006, @007). Préserver le ruisseau aux abords du site (LAMAR-R-2). Apporter des précisions sur la protection des captages d'eau, notamment sur la technique mise en œuvre et sur l'évitement recherché ou non du cours d'eau, ainsi que sur la protection de la zone humide de la Martyre (@008).

b) Quelle sera l'impact sur la faune environnante ? (LAMAR-R-002)

Santé animale

Quel impact sur le cheptel des fermes aux abords de la station ? (LAMAR-R-002)

Énergie

Il est suggéré que les 5000 m² de toitures soient recouverts de panneaux photovoltaïques (obs. LAMAR C1). Établir un bilan des émissions de gaz à effet de serre (distinguer celles dues aux travaux et à l'exploitation) et estimer les pertes électriques liées au transport de l'électricité (obs. @008).

Valeur des biens

Une personne habitant à 500 m de la future station, s'interroge sur la perte de valeur des biens immobiliers (habitations, exploitation, terrains agricoles) (obs.@010)

Fin de concession

Concernant la fin de la concession de 40 ans, il faudrait bien préciser ce qui se passera, afin d'éviter que le site ne devienne une friche industrielle (obs. LAMAR C1).

Réponse RTE :**NUISANCES PHASE TRAVAUX**Circulation

Des échanges sont en cours avec le conseil municipal de La Martyre, gestionnaire de la voirie, pour encadrer au mieux la circulation lors des travaux prévus sur la station de conversion et assurer la sécurité des usagers riverains. Une signalisation adéquate sera mise en place pendant l'exécution du chantier.

Paysages

Durant les travaux, les mouvements de terres, la présence d'engins, de zones de stockage, qui remplaceront l'aspect agricole (terres actuellement cultivées et pâturées) des parcelles concernées, provoqueront une modification de l'aspect général du secteur d'aménagement. Toutefois, cette station sera insérée à proximité directe du poste de LA MARTYRE, qui marque déjà fortement l'ambiance paysagère du secteur. De par la topographie du lieu, le site de travaux ne sera pas directement visible depuis les routes principales (routes départementales).

NUISANCES D'EXPLOITATIONImperméabilisation des sols

Le sol étant imperméable, le système d'infiltration à la parcelle n'est pas possible. Il est donc proposé la réalisation d'un ouvrage de régulation des eaux pluviales de 600 m³, avec un débit de fuite vers le ruisseau situé à l'Est des parcelles. Les caractéristiques de l'ouvrage projeté tiennent compte des débits de fuite autorisés par le SDAGE de la région Loire-Bretagne. En outre, dans le cadre du processus d'appel d'offres pour sélectionner les entreprises, qui seront chargés de la construction de la station de conversion, un critère dit de « mieux- disance » est prévu afin d'attribuer des points bonus aux soumissionnaires, qui limiteront les surfaces imperméabilisées dans leur projet de design de station de conversion. Les résultats d'une étude plus détaillée, déterminant les dimensions du bassin de rétention, débit de fuite du système de régulation, seront fournis ultérieurement par l'attributaire du marché station de conversion.

Insertion paysagère

En fonction de la topographie du site et de la présence de boisements, les hameaux présents aux alentours du site des travaux auront une vue plus ou moins directe sur ces derniers. Ceux qui sont situés au Nord (Trann Pér Traon Pérénez, Le Guilloc et Le Cran) sont les plus proches et ne disposent pas d'écrans végétaux. Par contre, le site sera moins visible du hameau d'Iscoat, à cause du boisement et de la topographie. Les hameaux plus lointains (Bot Caérel et Kerbalenec) auront également une vue plus ou moins directe sur le site, suivant le stade de développement de la végétation.

Des aménagements pourront être envisagés avec l'accord des propriétaires concernés.

L'insertion paysagère de la station sera étudiée précisément lorsque son design sera défini, c'est-à-dire lorsque l'entreprise attributaire de l'appel d'offres sera connue. RTE pourra alors, en lien avec l'équipe municipale de La Martyre et les riverains, définir les types de plantations et emplacements de plantations à retenir pour limiter l'impact visuel de la station.

De même, la couleur des bâtiments sera définie en lien avec l'équipe municipale.

Émissions lumineuses

En phase d'exploitation, la station ne sera pas éclairée la nuit et n'émettra donc aucune émission lumineuse. La surveillance du site se fera au moyen de caméras infrarouges, qui ne nécessitent aucune lumière. Le seul cas où la station pourrait être éclairée la nuit est une situation d'urgence ou de maintenance exceptionnelle, qui nécessiterait l'intervention de personnel.

Impact sonore

Les ventilateurs qui seront installés fonctionneront en permanence. Le niveau de bruit sera conforme à la réglementation.

Impact sur la faune

La mesure terrestre n°30, p.52 du chapitre 7, consiste à éviter d'impacter le bassin permanent présent au sein de l'actuel poste électrique de la Martyre, dans le cadre du passage de la liaison souterraine sur ce secteur. Cette mesure vise à éviter les destructions d'amphibiens et préserver ce site de reproduction potentiel pour l'Alyte accoucheur.

Eaux superficielles

Les ruisseaux à proximité de la future station de conversion ne seront pas impactés : l'un n'est pas concerné par le projet et l'autre sera traversé au droit de la buse existante.

Santé animale

Aucune mesure de suivi sanitaire n'est prévue pour le cheptel des fermes aux abords du projet.

Énergie

Le cahier des charges, transmis aux candidats à l'appel d'offres en cours, autorise l'implantation de panneaux solaires, mais RTE ne peut pas revendre l'excédent d'électricité produite. Néanmoins, une partie de la toiture pourrait être couverte en panneaux en fonction des propositions des candidats.

Fin de concession

À la fin de sa durée de vie, la station de conversion sera mise hors conduite. Son démantèlement sera envisagé sur la base des textes alors applicables et d'une évaluation des impacts du démantèlement et du maintien en l'état. Si le démantèlement est mis en œuvre, elle sera déconstruite et ses matériaux réemployés, recyclés, valorisés ou éliminés.

2.2.2 Avis recueillis

AVIS de l'AE

Ses recommandations sont les suivantes :

- a) Introduire dans les appels d'offres des exigences de résultat pour éviter, réduire ou, à défaut, compenser les incidences environnementales du projet et, dans toute la mesure du possible, préciser ces exigences dans le dossier soumis à enquête publique.

Réponse RTE

Les exigences environnementales sont intégrées dans les appels d'offres. Les documentations jointes aux appels d'offres, pour les stations de conversion en France et en Irlande, contiennent l'ensemble des engagements pris par RTE durant la concertation et dans les dossiers de demande d'autorisation soumis à enquête publique, notamment l'étude d'impact.

- b) Rechercher l'optimisation des surfaces artificialisées pour la station de conversion.

Réponse RTE

Il considère que, sur la surface de 5 ha prévue pour la station, l'imperméabilisation serait de l'ordre de 2ha ; des précisions seront transmises dans le cadre du permis de construire.

- c) Soigner l'intégration paysagère de la station de conversion et inclure des photos montages dans l'étude d'impact.

Réponse RTE

À ce stade de l'instruction des dossiers, il n'est pas possible de fournir des photos montages. Elles seront transmises par les soumissionnaires de l'appel d'offre de la future station et jointes à l'instruction du permis de construire.

- d) Préciser les mesures qui figureront dans le cahier des charges de la construction de la station, pour minimiser les incidences du terrassement et de la construction de bâtiments.

Réponse RTE

Les terrassements se feront en déblais/remblais ; limitation de la circulation de camions et réutilisation à minima de 80% des matériaux creusés ; demande au prestataire chargé de la construction de favoriser des métaux recyclés et, sur l'ensemble du site, la moitié de l'acier utilisé devra être issue de filières de revalorisation ; plateforme en béton bas-carbone et graves recyclées, matériaux biosourcés pour le sol des bâtiments ; gestion des déchets générés.

- e) Prévoir des mesures de réduction des incidences en phase chantier (bruit, poussière) et un suivi des potentielles pollutions et nuisances (bruit, champ électromagnétique, risques technologiques), en phase d'exploitation.

Réponse RTE

Pour la station de conversion, en phase travaux, une réunion d'information sera organisée 2 mois avant le début des travaux avec les riverains immédiats de la zone et une lettre d'information périodique, adressée aux riverains, informera des nuisances générées. Les chaussées seront régulièrement nettoyées (limiter les poussières) et les travaux bruyants seront planifiés, en tenant compte des horaires réglementaires.

En phase d'exploitation, les émissions sonores devront être conformes à la réglementation ; les champs électromagnétiques seront confinés dans le bâtiment principal (principe de la cage de Faraday). Les risques technologiques seront pris en compte dans la conception du bâtiment.

Pour l'ensemble de ses ouvrages, RTE suit et apporte une réponse sous trente jours, à l'ensemble des sollicitations des tiers (riverains, collectivités territoriales, élus, services de l'État, associations et entreprises).

AVIS DU PREFET :Avis de la DDTM du 5 juillet 2021

Compte tenu de la surface (emprise de 5 ha, surface du bâtiment de 5000 m², hauteur des bâtiments de 20 m), il faudra soigner l'intégration paysagère de la station de conversion et limiter la surface artificialisée. La gestion des eaux pluviales devra être traitée. En phase chantier, il faudra prévoir des mesures de réduction (bruit, poussières). Pendant l'exploitation, des mesures de réduction à la source au droit des transformateurs (murs anti-bruit, panneaux absorbants, ...) sont préconisées, ainsi que des mesures acoustiques concernant les lignes haute tension.

D'autres mesures concernent le suivi de pollutions et nuisances (bruit, champ électromagnétique, risques technologiques).

Réponse RTE

Dans le cadre de l'étude du design de la future station de conversion, RTE privilégiera la bonne intégration paysagère du site, ainsi que la limitation des surfaces imperméabilisées ; la gestion des eaux pluviales sera réalisée par un ouvrage de 600m³, avec un débit de fuite vers l'un des ruisseaux qui longe l'opération.

Mesures acoustiques, au droit de la station de conversion, en phase d'exploitation : le prestataire devra prévoir des mesures permettant de réduire les émissions sonores.

Mesures de réduction des incidences générées en phase travaux (bruit et poussières) : information des riverains, horaires adaptés, nettoyage des chaussées.

Suivi des pollutions et nuisances générées en phase d'exploitation (champs électromagnétique, risques technologiques et bruit) : des mesures sont prévues pour réduire les nuisances. Les champs électromagnétiques seront confinés dans le bâtiment principal du site (cage de Faraday). Les risques technologiques sont également pris en compte, ainsi que le bruit, pour la conception de l'ouvrage.

AUTRES AVIS :

1-Avis du SDIS du 21 juin 2021

Pendant la phase travaux, le risque principal est lié à un accident d'un travailleur (écrasement de membres, chute, malaise...). Au niveau exploitation, il s'agit du risque de départ de feu ; même s'il reste faible, l'ampleur du sinistre peut être important du fait de la présence de 440 m³ d'huile minérale, pouvant compliquer l'extinction d'un éventuel incendie.

Le SDIS émet en conséquence un certain nombre de prescriptions (plan de lutte contre le sinistre, accès pour les véhicules de lutte, plan d'intervention, ...).

Réponse RTE

Il précise que les éléments complémentaires seront apportés conformément à la demande. Le SDIS sera, par ailleurs, mobilisé pour la réalisation d'un plan ÉTARÉ (établissement répertorié), afin de fixer les conditions d'intervention sur le site. Au titre de la prévention du risque incendie, il est prévu les mesures suivantes : un système étanche de récupération des huiles sera mis en place ; les constituants du transformateur seront enfermés dans une cuve en acier contenant de l'huile servant d'isolant et de réfrigérant ; installation d'un groupe électrogène.

2-Avis de la communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas du 24 juin 2021

Il est demandé que le porteur de projet étudie la réduction de l'emprise de l'imperméabilisation au niveau de la station de conversion et intègre des solutions de gestion des eaux de pluie en lien avec les recommandations de la CLE du SAGE de l'Elorn.

Réponse RTE

L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle étant impossible, au vu des valeurs de perméabilité mesurées dans l'étude d'impact, il est proposé la réalisation d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales. La vidange sera régulée par un ouvrage de 600 m³, avec un débit de fuite (conforme aux débits autorisés SDAGE de la région Loire-Bretagne) vers l'un des ruisseaux qui longe l'opération. Une étude complémentaire sera réalisée, afin d'étudier les possibilités de mettre en œuvre d'autres solutions de gestion des eaux pluviales, afin de limiter le rejet direct dans le cours d'eau.

Dans le cadre de l'appel d'offres travaux, les projets qui limiteront les surfaces imperméabilisées se verront attribuer des points bonus.

3-Avis de la commune de la Roche Maurice.

Par courrier du 22 juillet 2021, le Maire attire l'attention sur l'imperméabilisation d'environ 5 hectares au niveau de la station de conversion de la Martyre, à un moment où il est préconisé une zéro artificialisation des sols dans les différents documents d'urbanisme du territoire. Un ruisseau, le Morbic, passant près de la station, risque, en cas de forte augmentation du niveau de l'eau, d'impacter de nombreux équipements publics et dégraderait la biodiversité locale.

Réponse RTE

Limitation de l'imperméabilisation au droit de la station de conversion et gestion pluviale de la station de conversion : voir les réponses précédentes ci-dessus.

QUESTIONS DE LA COMMISSION :

9/ Dans sa réponse à l'avis de la communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas, concernant la station de conversion, RTE indique qu'une étude complémentaire sera réalisée, afin d'étudier les possibilités de mettre en œuvre d'autres solutions de gestion des eaux pluviales, afin de limiter le rejet direct dans le cours d'eau.

Cette étude a-t-elle été réalisée ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Quelles pourraient être ces autres solutions ?

Réponse de RTE

Compte tenu de la nature des sols, l'infiltration des eaux pluviales de la station n'est pas envisageable et nécessite un rejet vers le Morbic (cours d'eau situé à proximité du site de la station). Il est donc prévu la réalisation d'un ouvrage de régulation des eaux pluviales de 600 m³ avec un débit de fuite vers le ruisseau situé à l'Est des parcelles. Les caractéristiques de l'ouvrage projeté tiennent compte des débits de fuite autorisés par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux de la région Loire-Bretagne. Le système de régulation permettra de ne pas modifier le débit du Morbic.

Les résultats de l'étude détaillée, déterminant les dimensions du bassin de rétention, débit de fuite du système de régulation seront fournis ultérieurement par l'attributaire du marché station de conversion.

10/ Dans sa réponse à l'avis de la DDTM du 5 juillet 2021, concernant l'intégration paysagère de la station de conversion, RTE indique que, dans le cadre de l'étude du design de la future station de conversion, il privilégiera la bonne intégration paysagère du site. Sur l'incidence du projet sur les eaux pluviales, RTE estime que le projet de design de la station de conversion devra limiter les surfaces imperméabilisées. Il précise également que des mesures seront prises pour limiter les émissions sonores en phase exploitation, pour respecter les dispositions de l'arrêté ministériel du 17 mai 2001.

Quels sont concrètement les moyens que RTE compte mettre en œuvre pour parvenir à ces résultats ? Y a-t-il notamment de prévu une phase de programmation du projet, dont le contenu, avec des objectifs précis à atteindre, permettrait de conditionner et d'encadrer le travail de conception du projet au niveau de l'insertion paysagère, de la limitation des surfaces imperméabilisées, des émissions sonores, ... ?

Concernant les émissions lumineuses extérieures en phase d'exploitation, que prévoit précisément le projet ? (types et orientation des sources lumineuses, puissance, localisation, horaires de fonctionnement, ...). L'impact en a-t-il été mesuré vis-à-vis des habitations riveraines ?

Réponse de RTE

L'intégration de la station de conversion dans son environnement proche est un point d'attention particulier pour RTE. Afin d'inciter les entreprises consultées à prendre en considération tous ces aspects, des mesures contractuelles ont été prises sous forme de bonus permettant de valoriser l'éco-conception du projet. Ces bonus portent notamment sur l'imperméabilisation du terrain de la station, le bruit, mais également sur l'emploi de matière recyclée, l'utilisation de matériaux bio sourcés, la puissance des éclairages, etc...

Concernant l'imperméabilisation de la station, un seuil maximum a été fixé conformément aux dossiers de demande d'autorisation déposés. Dans l'évaluation des propositions des fournisseurs, plus la zone imperméabilisée est faible, plus le bonus est important. Cette incitation financière permet donc la diminution et l'optimisation des surfaces imperméabilisées.

Concernant les émissions sonores générées par la station de conversion, elles seront conformes à la législation et font l'objet d'études acoustiques détaillées afin de les limiter, en prenant également en compte le bruit émis par le poste existant de La Martyre situé à proximité immédiate de la station de conversion. Afin d'en atténuer considérablement le bruit, les transformateurs seront dotés de dispositifs destinés à réduire la propagation de bruits et les appareils de conversion du courant continu en courant alternatif seront dans un bâtiment. De la même manière, des bonus contractuels sont appliqués si les contractants proposent des solutions permettant de réduire davantage les émissions sonores.

L'insertion paysagère de la station sera étudiée précisément lorsque son design sera défini, c'est-à-dire lorsque l'entreprise attributaire de l'appel d'offres sera connue. RTE pourra alors, en lien avec l'équipe municipale de La Martyre et les riverains, définir les types de plantations et emplacements de plantations à

retenir pour limiter l'impact visuel de la station. De même la couleur des bâtiments sera définie en lien avec l'équipe municipale.

Lors de la phase d'exploitation, la station ne sera pas éclairée la nuit et n'émettra donc aucune émission lumineuse. La surveillance du site se fera au moyen de caméras infrarouges, qui ne nécessitent aucune lumière. Le seul cas où la station pourrait être éclairée la nuit est une situation d'urgence ou de maintenance exceptionnelle qui nécessiterait l'intervention de personnel la nuit.

11/ La déclaration de projet fait valoir mise en compatibilité du PLUi. Elle concerne l'adaptation du règlement des clôtures. La sécurité du site de la station de conversion implique l'édification d'un mur en béton autour de l'enceinte. Or le règlement actuel ne permet pas les murs en béton. La modification a pour objet d'autoriser les murs en béton uniquement pour le projet Celtic Interconnector.

L'impact de cette future infrastructure interroge à bien des égards. Ce mur crée une rupture majeure pour la petite faune, ceci en bordure de corridors écologiques. Les mesures envisagées en termes de perméabilité et/ou de contournement du site ne semblent pas avoir été prises en compte dans le projet. Des mesures compensatoires ne semblent pas prévues pour la biodiversité. L'édification du mur aurait pu être accompagnée de mesures compensatoires pour la circulation de la faune, en créant des bocages supplémentaires sur les pourtours du site limitant ainsi l'impact visuel (écran végétal, talus bocagers...).

Au-delà de la déclaration de projet, la construction du site nécessite un permis de construire et une déclaration d'ICPE, au regard des composantes du site. La création d'une ICPE de cette ampleur va-t-elle engendrer une nouvelle enquête publique, tenant compte cette fois-ci de composantes plus précises du futur projet d'aménagement ?

Réponse de RTE :

L'emplacement de la future station de conversion occupe un espace de cultures et de prairies temporaires. Il ne constitue pas un axe de circulation majeur pour la faune locale et plus particulièrement les espèces citées au préalable.

Cet emplacement a été défini afin d'éviter toute perte permanente d'habitats naturels favorables à l'accueil et à la circulation des espèces (oiseaux dont mésanges, fauvettes, pics, Bruant jaune, etc. ; mammifères dont chiroptères parmi lesquels le grand rhinolophe ; amphibiens dont salamandre tachetée, etc.). Une attention particulière a notamment été portée au maintien du corridor arboré situé à l'est au contact de la future station de conversion, constitué d'un ruisseau dont les berges sont boisées mais aussi celui situé un peu plus à l'ouest (cours d'eau avec berges boisées).

Ainsi, la préservation des corridors écologiques utiles du secteur lors de la définition du projet permet de ne pas remettre en cause les continuités écologiques nécessaires au déplacement de la faune (est et ouest de la future station de conversion).

Enfin, le projet de station de conversion pourrait être soumis à déclaration Installation Classée pour la Protection de l'Environnement au titre de la rubrique n°2910 Combustion, à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770, 2771, 2971 ou 2931 en raison de la présence d'une alimentation électrique de secours qui sera assurée par un générateur électrique. S'agissant d'un régime déclaratif, aucune enquête publique ne sera nécessaire.

2.2.3 Appréciation de la commission :

APPRECIATION DE LA COMMISSION :

La commission a relevé les points essentiels suivants concernant la station de conversion :

1- L'insertion de la station dans le paysage

C'est l'un des aspects du projet qui a généré beaucoup d'observations, du public, de la communauté de commune de Landerneau-Daoulas, de la commune de la Martyre et de personnes publiques consultées.

C'est sans nul doute un point sensible du projet.

RTE indique que l'insertion paysagère de la station sera étudiée précisément lorsque son design sera défini, c'est-à-dire lorsque l'entreprise attributaire de l'appel d'offres sera connue. RTE pourra alors, en lien avec l'équipe municipale de La Martyre et les riverains, définir les types de plantations et emplacements de plantations à retenir pour limiter l'impact visuel de la station. De même la couleur des bâtiments sera définie en lien avec l'équipe municipale.

Cette démarche est à notre sens insuffisante.

La commission d'enquête estime, en effet, que la station de conversion entraînera une modification permanente des perceptions paysagères dans l'environnement proche de la station de conversion. La situation de la station, en fond de vallée, la rendra particulièrement visible des villages alentours, particulièrement ceux qui sont situés sur les hauteurs.

La commission considère qu'il y a donc lieu de prendre les mesures complémentaires qui suivent.

Il appartiendra au maître d'ouvrage, avant de lancer son appel d'offres de construction de la station, d'établir un cahier des charges qui fixera un minimum de règles en matière d'insertion dans le paysage, particulièrement en ce qui concerne l'adaptation optimale à la topographe du terrain (dire, comme le fait le maître d'ouvrage, que les terrassements se feront en déblais/remblais ne suffit pas), les hauteurs de constructions, les gabarits, les plantations d'accompagnement...

En effet, la commission estime qu'attendre que l'entreprise soit choisie pour se pencher sur l'insertion de la station de conversion dans l'environnement ne permettra que des aménagements à la marge.

La commission observe d'ailleurs qu'aucun plan précis de l'aménagement du site ne figure au dossier. Quelques illustrations de stations de conversion existantes laissent présager une infrastructure dont l'empreinte est loin d'être négligeable.

2- Les nuisances pour les riverains

La station ne sera pas éclairée la nuit. Elle n'émettra donc aucune émission lumineuse. C'est un élément important à signaler, tant ces émissions lumineuses peuvent être extrêmement gênantes pour les riverains et nocives pour la biodiversité.

Concernant le bruit provenant des ventilateurs, il faut noter que les premières habitations se situent à environ 400 mètres de la station. Outre le nécessaire respect des normes réglementaires en matière de bruit, le maître d'ouvrage mettra en place des mesures de réduction. Il s'agira de traitements acoustiques au droit des transformateurs (qui sont les sources les plus bruyantes) de type murs bétons, panneaux absorbants, ... La commission considère que ces mesures sont de nature à largement atténuer ce risque sonore. Ces mesures devront faire cependant l'objet de contrôles d'intensité, après mise en service de la station et d'une communication à la mairie et aux riverains.

3- L'impact sur l'eau et le réseau hydraulique

La solution technique retenue pour l'écoulement des eaux superficielles, à savoir la réalisation d'un ouvrage de régulation des eaux pluviales de 600 m³ avec un rejet vers le ruisseau, est acceptable, compte tenu de l'impossibilité de les traiter par infiltration, le sol étant imperméable.

La commission estime cependant que les mesures suivantes devraient être mises en œuvre :

- a) Il est prévu d'imperméabiliser environ 2 ha. L'optimisation des surfaces artificialisées devra néanmoins être recherchée, y compris par des solutions alternatives, afin d'essayer de réduire cette surface.
- b) Dans un objectif du bon état des eaux, la commission demande que des mesures de suivi et de contrôle soient mises en place :
 - pour s'assurer de la bonne conception du système de captation des eaux pluviales (éviter des écoulements directs au ruisseau) ainsi que des bassins de gestion des eaux pluviales (dimension, débit de régulation, dispositif d'obturation, fonctionnement du séparateur d'hydrocarbures, et des vannes de sécurité, aptitude à recevoir l'intégralité des eaux de ruissellement...).
 - pour vérifier que le rejet maximal autorisé dans la rivière ne soit pas dépassé, ceci pour éviter de créer des problèmes d'inondation en aval. Ce risque a notamment été soulevé par la commune de la Roche-Maurice.
 - pour mesurer dans la rivière la teneur particulièrement des matières en suspension (MES) dont la valeur maximale autorisée devra avoir été préalablement définie.

4- L'impact sur la biodiversité

La commission a bien noté que l'emplacement choisi pour construire la station de conversion ne constitue pas un axe de circulation majeur pour la faune locale et qu'il se situe en dehors du corridor arboré situé à l'est au contact de la future station de conversion, constitué d'un ruisseau dont les berges sont boisées, mais aussi celui situé un peu plus à l'ouest (cours d'eau avec berges boisées).

Il n'y a pas ainsi une réelle remise en cause des continuités écologiques nécessaires au déplacement de la faune.

Ceci étant, la commission considère que la trame verte et bleue ne se restreint pas aux corridors écologiques. Les parcelles concernées par le projet constituent aussi des supports de biodiversité, certes moins reconnus, mais bien réels. L'absence d'une étude plus approfondie sur les circulations de la faune dans ce secteur pourrait révéler une minimisation de l'ampleur du projet sur son environnement local. La commission demande qu'une mesure de compensation soit mise en place, par exemple, en replantant des linéaires bocagers et en réservant des espaces favorables au développement de la biodiversité sur la périphérie de la station de conversion.

2.3 Mise en compatibilité du PLUi de Landerneau

2.3.1 Observations du public

Le Public n'a pas fait d'observation dans le cadre de la modification du PLUi de Landerneau Daoulas

2.3.2 Avis recueillis

AUTRES AVIS :

Les services et mairies consultés n'ont pas émis d'observation pour cette mise en compatibilité. Les seules interventions sur ces questions ont eu lieu lors d'une réunion des personnes publiques associées. Elles portaient sur la mise en forme de l'exception de clôture en béton dans le règlement du PLUi.

QUESTIONS DE LA COMMISSION :

11/La déclaration de projet fait valoir mise en compatibilité du PLUi. Elle concerne l'adaptation du règlement des clôtures. La sécurité du site de la station de conversion implique l'édification d'un mur en béton autour de l'enceinte. Or le règlement actuel ne permet pas les murs en béton. La modification a pour objet de d'autoriser les murs en béton uniquement pour le projet Celtic Interconnector.

Question :

L'impact de cette future infrastructure interroge à bien des égards. Ce mur crée une rupture majeure pour la petite faune et ce en bordure de corridors écologiques. Les mesures de perméabilité et/ou de contournement du site ne semblent pas prises en compte dans le projet. Des mesures compensatoires ne semblent pas prévues en termes de biodiversité. L'édification du mur aurait pu être accompagnée de mesures compensatoires pour la circulation de la faune, en créant des bocages supplémentaires sur les pourtours du site limitant ainsi l'impact visuel.

Réponse RTE :

L'emplacement de la future station de conversion occupe un espace de cultures et de prairies temporaires. Cet emplacement a été défini, afin d'éviter toute perte permanente d'habitats naturels favorables à l'accueil et à la circulation des espèces (oiseaux dont mésanges, fauvettes, pics, Bruant jaune, etc. ; mammifères dont chiroptères parmi lesquels le grand rhinolophe ; amphibiens dont salamandre tachetée, etc.). Une attention particulière a notamment été portée au maintien du corridor arboré situé à l'est au contact de la future station de conversion, constitué d'un ruisseau dont les berges sont boisées mais aussi celui situé un peu plus à l'ouest (cours d'eau avec berges boisées).

Du fait de leur exploitation continue, les grandes cultures (surface la plus importante détruite pour l'aménagement de la station de conversion) ne constituent pas un axe de circulation majeur pour la faune locale et plus particulièrement les espèces citées au préalable.

Ainsi, la préservation des corridors écologiques utiles du secteur lors de la définition du projet permet de ne pas remettre en cause les continuités écologiques nécessaires au déplacement de la faune (est et ouest de la future station de conversion).

L'insertion paysagère de la station sera étudiée précisément lorsque son design sera défini, c'est-à-dire lorsque l'entreprise attributaire de l'appel d'offres sera connue. RTE pourra alors, en lien avec l'équipe municipale de La Martyre et les riverains, définir les types de plantations et emplacements de plantations à retenir pour limiter l'impact visuel de la station. De même la couleur des bâtiments sera définie en lien avec l'équipe municipale.

12/ Cette future station de conversion va occuper une surface de plusieurs hectares. Cette surface sera-t-elle comptabilisée, au titre de la loi climat d'août 2020, qui impose aux communes de diviser par 2 leur surface d'artificialisation des sols ? Cette disposition peut en effet avoir des conséquences limitatives sur le développement et les possibilités d'urbanisation d'une petite commune comme La Martyre.

Réponse RTE :

Le projet d'aménagement et de développements durables (PADD) actuel du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas comporte déjà des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, porté plus particulièrement par l'habitat.

La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, prévoit que pour les années à venir, l'objectif chiffré de lutte contre l'artificialisation sera avant tout déterminé par le SCoT, ou, en l'absence de Schéma de cohérence territoriale (SCOT), par le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) (art. 194 al. IV de la loi).

À ce jour, la méthode de mesure n'est pas encore définie par les textes.

En tout état de cause, d'après cette loi dite « Climat- Résilience », l'objectif de division par deux du rythme d'artificialisation par rapport à la période 2011-2021 s'applique au niveau du SRADDET ou du SCOT et non au niveau du PLU.

De surcroît, l'étalement urbain est le premier facteur d'artificialisation du territoire en France. D'après cette loi, la consommation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers est d'ailleurs entendue comme « la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné » (cf. art. 194 al. III, 5° de la loi).

2.3.3 Appréciation de la commission :**APPRECIATION DE LA COMMISSION :**

Dans la réponse de RTE ci-dessus, il est fait état d'une participation des riverains dans la définition des plantations et leurs emplacements pour limiter l'impact visuel. Il semblerait qu'il n'existe aujourd'hui aucun cadre ouvrant une telle participation, dans la mesure où l'opération sera menée par le biais d'un simple permis de construire qui reste une autorisation d'urbanisme. La commission s'interroge donc sur la manière dont RTE va mener cette concertation avec les riverains.

RTE avance les faibles enjeux en terme de biodiversité, en s'appuyant sur des études environnementales menées à une échelle assez large. Pour autant, la trame verte et bleue ne se restreint pas aux corridors écologiques. Les parcelles visées par le projet constituent aussi des supports de biodiversité, certes moins reconnus, mais bien réels. L'absence d'une étude plus approfondie sur les circulations de faune du secteur témoigne d'une minimisation de l'ampleur du projet sur son environnement local. Dans la continuité des remarques évoquées dans la partie « déclaration de projet », la commission demande que des mesures de compensation soient menées par RTE, afin de minimiser l'impact écologique, paysager et hydrologique de la construction de la future station de conversion.

Sur le thème de la loi Climat, la construction de la station de conversion et l'artificialisation engendrée sont bien considérées comme de l'urbanisation. Les modes d'application de cette réduction de 50 % d'artificialisation ne sont effectivement pas encore précisés par les ministères. Il n'en reste pas moins qu'à l'échelle de la Martyre, ce projet représenterait la quasi-totalité des surfaces autorisées sur la décennie à venir. Si la comptabilité des surfaces artificialisées se fera sans doute à une échelle plus importante (PLUi, SCoT), de grands projets comme celui-ci n'en restent pas moins impactants à différents niveaux (sols, paysage, biodiversité). La commission attire donc l'attention du préfet sur une vigilance face au risque de pénaliser des territoires ruraux dont l'urbanisation reste somme toute limitée.

Concernant la modification du PLUi autorisant désormais l'édification de murs en béton, la commission souhaiterait que cette modification réglementaire soit accompagnée de mesures compensatoires en faveur de la circulation de la faune et de moindre impact paysager (végétalisation), dans la mesure où le projet s'inscrit dans un espace rural.

2.5 DUP liaison souterraine et maritime courant continu

2.5.1 Observations du public

Les observations abordent les sujets suivants :

CONCERTATION :

Se désolé de la méthode employée pour mettre les habitants devant le fait accompli, les premiers carottages à Grac'h zu datent de plus de 8 ans, avec des périodes sans réponse. Les réunions publiques s'apparentent plus à de l'information qu'à de la concertation, commissions factices, zones de passage du câble évasives, aucune réponse de la mairie aux interrogations. (CLEDE-R-002)

Réponse RTE :

En 2018 - 2019, une concertation "Fontaine" a été mise en place et a permis de dégager plusieurs propositions d'implantation des ouvrages électriques au sein d'une aire d'étude. L'objet de cette démarche était de retenir une proposition la moins impactante possible au regard de nombreux enjeux : activité économique, environnement, tourisme, patrimoine, agriculture, vie quotidienne... Cette concertation s'est tenue sous l'égide du sous-préfet de Morlaix, qui a validé pendant la réunion plénière organisée le 5 juillet 2019, le fuseau de moindre impact retenu parmi les différentes propositions. En parallèle, une concertation préalable sous l'égide de deux garantes de la Commission Nationale du Débat Public s'est tenue du 29 janvier 2019 au 10 avril 2019. Ce temps d'écoute et d'échange avec le grand public a associé les parties prenantes de la manière la plus large possible. Cette concertation a donné lieu à des réunions publiques, des permanences locales et à l'utilisation de stands mobiles, ainsi qu'à des cercles de travail et des réunions thématiques complémentaires. Des outils d'expression écrite, d'information et de communication ont accompagné ce déploiement. Les garantes en ont réalisé un bilan, disponible sur le site de la concertation. Les études ainsi menées et une écoute par RTE des attentes de la profession agricole, tout en intégrant l'ensemble des autres enjeux mis en évidence pendant la concertation préalable, ont permis d'aboutir au fuseau de moindre impact validé par le Ministère de la Transition Écologique le 25 octobre 2019. Une réunion publique s'est tenue à Plougourvest en novembre 2019, afin de présenter au public le fuseau de moindre impact retenu. Les 23 communes concernées par l'enquête publique liées au projet ont été consultées en mai 2021 par la Préfecture, préalablement à l'enquête publique, dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation du projet. Des stands et permanences ont été tenus entre fin septembre et début octobre sur les marchés, dans un centre commercial et en mairies. Plus de 200 personnes ont été rencontrées personnellement lors de ces événements. Une plateforme de concertation a été mise à la disposition du public, recensant 229 visites entre septembre et octobre. Par ailleurs, deux réunions d'information publique se sont tenues, respectivement le 29 septembre 2021 à Cléder et le 14 octobre 2021 à La Roche-Maurice. Un bilan de ce second temps d'échange avec le grand public en amont de l'enquête publique a aussi été rédigé par les garantes de la CNDP et est disponible sur le site internet de la concertation.

INTERÊT GENERAL :

Quel est l'intérêt d'un tel projet, alors que la centrale de Landivisiau est en cours d'achèvement ?

Quid, en cas de distanciation diplomatique avec l'Irlande, entraînant une rupture d'approvisionnement en énergie ? (CLEDE-R-006).

Estime louable le développement des énergies renouvelables de l'Irlande, RTE compte-t-il sur ses voisins pour ne pas à avoir à mettre en place une politique similaire et poursuivre l'investissement dans le nucléaire (tout sauf décarboné) ? il est tant d'opter pour un plan d'action climatique ambitieux (DEMAT-@-015).

Les projets s'empilent comme les dossiers de subventions. Chacun prend un peu d'argent public à droite à gauche et aucune politique énergétique sérieuse n'est menée. Ce projet n'a aucun sens. (DEMAT-@-016)

Contre le projet qui va détruire les champs et les routes de la même manière que pour la centrale de Landivisiau ; malgré les belles paroles, rien n'est redevenu comme avant, les champs et les routes sont abîmés. (DEMAT-R-013).

Réponse RTE :

(CLEDE-R-006) : le projet CELTIC INTERCONNECTOR est complètement indépendant de celui de la centrale gaz de Landivisiau, celle-ci est un moyen de production de "pointes", qui sera sollicitée en cas de fortes consommations ou d'indisponibilités d'autres moyens de production ; il ne s'agit pas d'une installation destinée à fonctionner en permanence. Le projet CELTIC INTERCONNECTOR est, au contraire, destiné à fonctionner en permanence, en vue de favoriser la circulation des flux d'électricité au niveau européen. L'Irlande développe un important programme

de construction d'éoliennes offshore dont pourra bénéficier l'Europe continentale au moyen du câble de CELTIC INTERCONNECTOR. Il permet également de sécuriser l'approvisionnement entre pays européens, au moyen du secours mutuel en cas d'aléa sur des moyens de production d'un côté ou de l'autre et de contribuer à l'intégration des énergies renouvelables dans le système électrique européen. Le projet CELTIC INTERCONNECTOR bénéficie d'un fort soutien des gouvernements français et irlandais. Ce projet permettra à l'Irlande de se raccorder directement au réseau européen sans passer par le Royaume-Uni.

RTE note le propos (DEMAT-@-015) estimant le projet "louable". Le développement des interconnexions à l'échelle européenne permet les échanges d'énergie et la mutualisation des moyens de production au niveau du système électrique européen. Les interconnexions permettent aux pays européens interconnectés de faire face à leurs aléas de production ou de consommation, en important de l'énergie des pays voisins. L'Irlande a un programme ambitieux de développement des énergies renouvelables et exportera ses surplus d'énergie si les conditions de vent sont favorables. À l'inverse, en l'absence de vent, elle devra importer une partie de ses besoins en énergie. Celtic Interconnector fonctionnera bien évidemment dans les deux sens : les flux d'énergie en import et en export seront liés aux besoins en énergie du système électrique irlandais et du système électrique continental européen. La politique énergétique française vise la neutralité carbone en 2050 et le développement des interconnexions est l'un des leviers permettant d'atteindre cet objectif. Il est à noter que les choix politiques ne sont pas du ressort de RTE mais de l'État français. RTE en tant que gestionnaire du Réseau Public de Transport français a récemment publié un rapport intitulé "Futurs énergétiques 2050", dans lequel plusieurs scénarii sont envisagés. Le but de ce rapport est d'aider l'État à prendre des décisions, en lui indiquant les conséquences de chaque choix tant en termes techniques que financiers.

(DEMAT-@-016) : le projet CELTIC s'inscrit dans la politique énergétique européenne et dans la politique énergétique nationale. Il concourt à la transition énergétique vers un système électrique décarboné, en favorisant le développement des énergies renouvelables. Reconnu comme un Projet d'Intérêt commun (PIC) par l'Union européenne, c'est à ce titre que RTE et EirGrid ont reçu une subvention européenne de la part de l'Union Européenne pour contribuer à son financement. L'intérêt de réaliser ce projet a par ailleurs été validé par les régulateurs de l'énergie des deux pays, qui se sont accordés sur le partage des coûts entre la France et l'Irlande. La CRE s'est assurée que le projet serait bénéficiaire pour les consommateurs français.

(DEMAT-R-013) : RTE a pris l'engagement, pendant la concertation de 2019, de privilégier une implantation en bordure de parcelle agricole, en accotement ou sous la chaussée, afin d'éviter au maximum l'impact sur les parcelles cultivées. Aujourd'hui, la majeure partie du tracé général proposé répond à cet engagement. Concernant les routes, elles seront remises en état selon le cahier des charges du gestionnaire de voirie concerné et rendues immédiatement après travaux à la circulation. De surcroît, RTE sollicite toujours un huissier pour faire un état des lieux des routes avant et après travaux. Cette pratique permet de certifier que les remises en état des voies routières sont réalisées conformément à l'état initial.

TRACÉ :

Estime que le tracé entre Tréflaouenan et Keradenec devrait passer à l'ouest de Cléder, moins onéreux, s'interroge sur le poids de certains comités (CLEDE-R-001).

Le tracé passant à l'ouest du bourg de Cléder serait plus logique, car étant en ligne droite par rapport à la partie sud ; n'y aurait-il pas des intérêts partisans dans la définition du tracé retenu ? (CLEDE-R-006)

Réponse RTE :

CLEDE-R001-R006 : en 2018 - 2019, une concertation "Fontaine", sous l'égide du Sous-Préfet de Morlaix, a été mise en place et a permis de dégager plusieurs propositions d'implantation des ouvrages électriques au sein d'une aire d'étude. L'objet de cette démarche était de retenir une proposition la moins impactante possible au regard de nombreux enjeux : activité économique, environnement, tourisme, patrimoine, agriculture, vie quotidienne... En parallèle, une concertation préalable, sous l'égide de deux garantes de la Commission Nationale du Débat Public, s'est tenue du 29 janvier 2019 au 10 avril 2019. Ce temps d'écoute et d'échange avec le grand public a associé les parties prenantes de la manière la plus large possible. Cette concertation a donné lieu à des réunions publiques, des permanences locales et à l'utilisation de stands mobiles, ainsi qu'à des cercles de travail et des réunions thématiques complémentaires. Des outils d'expression écrite, d'information et de communication ont accompagné ce déploiement. Les garantes en ont réalisé un bilan, disponible sur le site de la concertation.

Les études ainsi menées et une écoute par RTE des attentes de la profession agricole, tout en intégrant l'ensemble des autres enjeux mis en évidence pendant la concertation préalable, ont permis d'aboutir au fuseau de moindre impact validé par le Ministère de la Transition Écologique le 25 octobre 2019. Le tracé général du projet Celtic Interconnector, sur lequel sont déposées l'ensemble des demandes d'autorisations, correspond à une surface réduite au sein de ce fuseau, identifiée comme étant de moindre impact et dans laquelle la future interconnexion et tous ses ouvrages seront installés. Sur le tronçon Nord du tracé, deux fuseaux 5a et 5b ont été proposés à la concertation.

L'analyse multicritères menée sur ces deux fuseaux a permis de mettre en évidence des impacts plus importants pour le fuseau 5a. Notamment, ce fuseau 5a présente une plus forte densité d'habitats, hameaux et centres-bourgs ou bâti diffus, tout le long de la RD35 et des voies communales jusqu'à Coz Milin. Il présente en outre plus de zones constructibles que le projet Celtic Interconnector aurait pu impacter à terme. Des enjeux environnementaux et agricoles relativement importants étaient également à noter sur son extrémité Nord, entre Coz Milin et la zone d'atterrage à Kerradennec. En effet, une traversée de zones humides et d'un cours d'eau aurait été nécessaire entre Coz Milin et Kervaliou, ainsi que plusieurs traversées de domaines agricoles. La configuration de la RD35 ne permettait pas d'envisager une implantation sous chaussée, sans sa fermeture à la circulation le temps des travaux. En effet, cette route est peu large et en bonne partie sans accotements, impliquant une tranchée directement sous chaussée. Elle comprend également des portions sinueuses avec des passages bordés de talus masquant la visibilité ne permettant pas de garantir une sécurité satisfaisante. Pour toutes ces raisons, ce fuseau 5a aurait comporté des impacts forts sur les déplacements humains pendant plusieurs mois de travaux. Enfin, au sujet de l'impact agricole, plus nuancé entre les fuseaux 5a et 5b, les études menées et une écoute par RTE des attentes de la profession agricole ont permis de limiter et réduire les impacts négatifs, notamment en recherchant l'évitement des traversées de domaines agricoles en préférant les bords de parcelles.

La mairie de Cléder demande un itinéraire précis du passage du câble sur la commune, un détail des voies communales qui seront empruntées pour le passage du câble et l'acheminement des véhicules et matériaux du chantier et un descriptif des emplacements de stockage temporaire de matériels et matériaux. La réception de ces éléments permettra un état des lieux préalable aux travaux. (CLEDE-R-8)

Réponse RTE CLEDE-R-008 :

Le tracé dit "de détail", à savoir la largeur de la tranchée, ne sera connu qu'à la suite de la procédure d'appel d'offre, au dernier trimestre 2022 (voir réponse à la question 4 de la commission d'enquête). De la même manière, l'implantation précise des emplacements de stockage ne sera connue qu'au moment des études détaillées menées par les répondants aux appels d'offre. Ces emplacements seront notifiés à la commune en amont du chantier.

En ce qui concerne les routes communales, RTE sollicite toujours un huissier pour faire un état des lieux des routes avant et après travaux. Une visite contradictoire en présence de la commune concernée sera également réalisée à la fin des travaux (réception des réfections définitives). Cette pratique permet de certifier que les mises en état des voies routières sont réalisées conformément à l'état initial. À la demande de la commune de Cléder, RTE pourra procéder à la vérification de l'état des routes concernées par l'implantation de la liaison souterraine jusqu'à 2 ans après la fin des travaux.

Un Collectif d'habitants demande que le câble passe le plus loin possible des habitations et côté opposé dans le secteur du bas Port Neuf (CLEDE-C-002). Dans le cadre de la traversée du hameau de Port Neuf, le passage du câble sur le côté Sud de la route est plus judicieux, afin d'éviter les réseaux d'eau potable et eaux usées. (CLEDE-R-007).

Réponse RTE CLEDE-C-002, CLEDE-R-007 :

Le positionnement de la liaison électrique en accotement opposé aux habitations sera recherché autant que possible. Néanmoins, l'implantation devra aussi être compatible avec la présence d'un certain nombre de réseaux enterrés déjà présents dans la zone (eau potable, assainissement, distribution électrique, téléphone, etc.). La liaison souterraine sera installée au niveau de l'emprise routière (chaussée ou accotements) ou au sein de parcelles agricoles. À ce stade, RTE ne peut s'engager sur une distance minimale, mais rappelle que la liaison électrique respectera les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique prévues par l'Arrêté du 17 mai 2001. Enfin, dans le cas de constructions des deux côtés de la route, l'implantation de la liaison se fera sous la chaussée en fonction de l'implantation des réseaux existants.

Une personne contactée pour passage du câble dans sa parcelle (Sibiril AS427) demande confirmation ; certains propriétaires déjà indemnisés, à quoi sert l'enquête ? (SIBIR-R-002)

Réponse RTE SIBIR-R-002 :

Le tracé de détail de la liaison électrique souterraine du projet Celtic Interconnector, à savoir la largeur de la tranchée, ne sera connu que lors des retours des répondants à l'appel d'offres pour la partie des câbles, prévus pour le dernier trimestre de l'année 2022. Cependant, RTE a pré-établi un projet de tracé que le maître d'ouvrage souhaite proposer aux futures entreprises contractantes. Ce conventionnement amiable n'empêche en rien le tracé d'être à nouveau modifié à la marge. Ces éventuelles modifications devront toutefois s'inscrire dans le tracé général soumis à enquête publique et qui fait l'objet de la demande de Déclaration d'Utilité Publique. Le projet de tracé pré-établi par RTE intègre aujourd'hui la parcelle AS427.

Personne se demandant s'il ne faut pas que la liaison électrique passe dans le chemin communal, plutôt que sur un terrain privé, entre Lessougar et Penhoat. Demande aussi un état des lieux sur les courants électromagnétiques sur les élevages situés à moins de 100 m. (BODIL-R-001)

Réponse RTE BODIL-R-001 :

Le tracé envisagé sur le secteur concerné alterne entre l'emprise même du chemin communal et les bords de parcelles privées. La proposition faite par RTE repose principalement sur le moindre impact lors des travaux. En effet, suivant les différentes configurations rencontrées, il est préférable de conserver l'emprise du chemin communal pour la circulation des engins de chantier et positionner la tranchée dans sa proximité immédiate. RTE a signé, en 2008, une convention avec l'Association des Maires de France (AMF), par laquelle RTE s'engage à répondre à toute demande d'information sur les CEM émis par ses ouvrages. Cette convention permet notamment à tout maire de solliciter des mesures de CEM dans sa commune. Sur simple demande du maire, elles seront prises en charge financièrement par RTE. RTE s'engage également à venir expliquer les résultats et plus généralement à répondre à toute question complémentaire vis-à-vis de ces mesures.

Personne ne souhaitant pas que la ligne électrique passe entre les maisons du village de Créach Guial à Bodilis où il a sa maison, mais à l'ouest, sur un chemin d'exploitation. Il s'interroge aussi sur la largeur du fuseau sur sa parcelle ZK 206. (BODIL-R-002)

Réponse RTE BODIL-R-002 :

Le tracé général est matérialisé dans les dossiers de demande d'autorisation par une emprise rouge d'environ 30m de large (cf. réponse à la question 4 de la commission d'enquête). Les futurs ouvrages du projet Celtic Interconnector devront être installés dans les limites de son emprise.

Cette emprise empiète sur la parcelle ZK 206. Le tracé de détail (l'emprise réelle de la tranchée) ne sera définitivement connu qu'à la suite des appels d'offres actuellement en cours. À Creac'h Guial, l'implantation aujourd'hui envisagée est sous la chaussée. Un détour par l'ouest depuis Roc'h Vihan jusqu'à la N12 impacterait l'activité agricole et au moins une zone boisée, enjeux qui sont aujourd'hui évités. Le rayon de courbure du câble étant limité, un tel détour ne pourrait se faire qu'au prix d'une traversée en plein champ de la parcelle ZK 19 et d'autres parcelles agricoles jusqu'au lieu-dit Guibidic. Rejoindre la N12 depuis Guibidic impacterait également d'autres parcelles agricoles en plein champ, du fait que le chemin d'exploitation s'arrête avant la route. Cela contreviendrait notamment à l'engagement pris par RTE lors de la concertation préalable de privilégier une implantation en bordure de parcelle, sous les accotements ou chaussées lorsque c'est possible. La parcelle ZK 102 serait traversée en plein champ, afin que la liaison souterraine puisse rejoindre le pont traversant la RN12, qui fait la jonction entre Creac'h Guial et le hameau de Kerichen. Cette traversée de la RN12 sous le pont de Kerichen évite des impacts majeurs sur les exploitants agricoles et riverains, et ne gênera pas la circulation sur la route nationale. Le chantier y sera plus rapide et moins gênant que ne l'aurait été une traversée directe de la N12.

Personne souhaitant savoir si le câble passe dans les parcelles AX 200 et 199 (Sibiril) (avec traversée de route) où un réseau d'irrigation est installé, Demande à être présent lors du piquetage. (SIBIR-R-003)

Réponse RTE SIBIR-R-003 :

La liaison souterraine du projet Celtic Interconnector sera implantée en bordure de la route concernée. Les parcelles alentour sont évitées du fait de leur recensement par la Direction Régionale des Affaires Culturelles en Zone de Présomption de Prescription Archéologique. Le réseau d'irrigation remonté par M. LE JEUNE a été répertorié par le biais de l'étude agricole réalisée par la Chambre Régionale d'Agriculture pour le compte de RTE en 2020. Ce réseau sera marqué ou piqueté, la présence des exploitants agricoles concernés sera proposée lors de ces interventions.

Personne souhaitant que le câble passe devant la maison (Kerneizon Cléder, avec les câbles à haute tension) pour ne pas « creuser toutes nos parcelles » ; souhaite être contacté à ce sujet. (CLEDE-R-004)

Réponse RTE CLEDE-R-004 : Le projet de tracé de détail réalisé par RTE et qui correspond à la largeur de la tranchée est ici prévu pour être implanté sous la chaussée. Toutefois le tracé de détail définitif ne sera connu qu'à la suite de la procédure d'appel d'offre, au dernier trimestre 2022.

Habitant à Port Neuf (n°3), relève que le tracé du câble passe devant son hangar à camping-car. Dans ce cadre, je demande une pose du câble conforme à celle prévue en zone urbaine (fourreaux enrobés de béton), afin d'assurer une bonne stabilité du sol. (CLEDE-R-007)

Réponse RTE CLEDE-R-007 :

Le mode de pose, et notamment le type de remblaiement de la tranchée sur les routes (tant en terme de compactage que d'épaisseur des différentes couches mises en œuvre), sera compatible avec les usages des routes et voies et sera conforme aux exigences des gestionnaires de voirie.

Personne rassurée concernant l'impact sur la plage de Crac'h Zu (SIBIR-R-001)

Réponse RTE SIBIR-R-001 :

En effet, l'atterrage de la liaison sous-marine se situe sur une parcelle agricole et pas sur la plage de Crac'h Zu.

SANTÉ :

La ligne passe devant l'habitation ; confronté à des pathologies dites à "comorbidité", s'interroge sur l'impact de la ligne sur les appareils médicaux d'alerte à distance et stimulateur cardiaque (demat-@-002).

Réponse RTE DEMAT-@-002 :

Concernant l'effet des champs électromagnétiques sur les appareils médicaux et les stimulateurs cardiaques, en phase travaux, aucune émission de champs électromagnétiques n'aura lieu.

Qu'elle soit à courant alternatif ou continu, une liaison souterraine n'émet pas de champ électrique du fait de l'écran métallique du câble. Dans le cadre de la liaison à courant continu (HVDC), le seul champ émis est donc un champ magnétique statique à fréquence nulle.

Les implants médicaux actifs (c'est-à-dire intégrant de l'électronique), comme les cardio-stimulateurs (pacemakers) et les défibrillateurs, surveillent en continu l'activité électrique du cœur par des sondes.

Dans leurs conceptions, les fabricants d'implants prennent en compte le fait que de nombreuses sources de champs existent dans notre environnement et qu'il faut donc développer les implants médicaux en intégrant cette contrainte. Les implants médicaux doivent ainsi satisfaire à des normes de compatibilité électromagnétique.

Les études réalisées en laboratoire et sur des volontaires humains montrent que, dans les conditions d'exposition correspondant à celles rencontrées dans les lieux publics, le risque de dysfonctionnement est quasiment nul. On peut aussi relever qu'à ce jour, aucun cas de dysfonctionnement d'implant cardiaque au voisinage d'un ouvrage à haute tension n'a été porté à la connaissance de RTE.

Personne inquiète sur la santé humaine. Aucune étude scientifique à N+3 sur IFA2000 et IFA2 ; de telles mesures sont faites pour les escargots de Quimper, les haies. Demande la réalisation d'une étude d'impact sur la santé humaine, (mesures avant et après projet). (DEMAT-@-005)

Réponse RTE DEMAT-@-005 :

Les champs magnétiques émis par les liaisons à courant continu sont statiques (à fréquence nulle - voir annexe au document word). Une paire de câbles à courant continu, comme celle de CELTIC INTERCONNECTOR, émettra, à l'aplomb du câble, un champ magnétique de même ordre que celui du champ magnétique terrestre en France.

Au niveau des résidences les plus proches, le champ sera bien plus faible et les variations par rapport au champ terrestre seront à peine mesurables, sachant que par ailleurs, le champ magnétique terrestre n'est pas parfaitement homogène, comme le montrent les cartes marines (qui indiquent les déviations pour les compas marins). Par ailleurs, même quand il y a des écarts significatifs d'exposition des populations selon l'endroit où elles vivent (par exemple de 40 à 60 μ T entre le nord et le sud de l'Australie), rien ne laisse à penser que ces écarts puissent avoir un quelconque effet sanitaire. Aucune étude n'a émis une telle hypothèse. Enfin, la Recommandation européenne de 1999, s'appuyant sur les publications de l'ICNIRP, l'organisme de référence international reconnu par l'OMS, préconise de limiter l'exposition du public aux champs magnétiques continus à 40 000 microtesla, soit un niveau de l'ordre de 1000 fois supérieur à celui émis par un câble à courant continu. En 2009, l'ICNIRP a relevé sa limite recommandée pour le public à 400 000 μ T. Cette recommandation a été transposée en droit français par le décret 2002-775 du 3 mai 2002.

Ainsi, une étude épidémiologique n'est pas pertinente vis-à-vis des champs statiques, tels que ceux générés pour le projet Celtic Interconnector pour deux raisons principales : premièrement, il n'y aura pas d'écart d'exposition significatif entre les futurs riverains de la ligne et le reste de la population. Deuxièmement, l'absence totale d'effets suspectés des faibles champs magnétiques statiques ne fournit aucune piste de recherche (quels effets sanitaires, quelles maladies prendre en compte ?). Au final, il n'émerge aucune hypothèse d'étude sur laquelle fonder une étude épidémiologique.

RTE a signé, en 2008, une convention avec l'Association des Maires de France (AMF), par laquelle RTE s'engage à répondre à toute demande d'information sur les CEM émis par ses ouvrages. Cette convention permet notamment à tout maire de solliciter des mesures de CEM dans sa commune. Sur simple demande du maire, elles seront prises en charge financièrement par RTE. RTE s'engage également à venir expliquer les résultats et plus généralement à répondre à toute question complémentaire vis-à-vis de ces mesures.

Personne opposée au tracé : passe au milieu de ses parcelles AT 176,271,421,304 ; trop de contraintes sur la servitude, question de la santé des personnes travaillant ensuite à genoux au-dessus du câble sur 300 m ; la médecine du travail a-t-elle été contactée ? Propose une autre solution de tracé (plan joint en annexe). CLEDE-R-010

Réponse RTE CLEDE-R-010 :

Sur le passage de la servitude en milieu de parcelle : Les contraintes liées à la servitude proposée par RTE aux propriétaires fonciers sont de garantir à RTE un accès à la liaison souterraine à tout moment et de ne pas modifier le profil du terrain. Cela induit une inconstructibilité sur une largeur totale de 5m (2.5m de part et d'autre de la liaison souterraine). Le tracé général a ici été positionné le long d'un chemin d'exploitation qui relie Bellevue à Lanneusfel, de façon à réduire l'impact sur l'activité agricole et sur le développement des exploitations. En particulier il a été détecté sur cette zone un fort développement des cultures sous serres. Ainsi cette proposition rend possible la construction de serres autour de la liaison souterraine et du chemin sur lequel l'implantation est proposée par RTE. En particulier les parcelles cadastrées section AT n°176 et 271 sont concernées par le tracé général en bordure, ce qui n'impacte pas le développement futur de telles constructions. Cette proposition a été faite par RTE suite aux échanges avec les exploitants agricoles des parcelles concernées. Sur la proposition alternative : Le secteur de Laneusfel est caractérisé par la présence d'un cours d'eau dans sa partie ouest auquel est associée une haie et une zone de friche. Bien que peu d'espèces aient été identifiées dans ce secteur, ce cours d'eau et ses abords peuvent être affiliés à un habitat favorable aux amphibiens. La friche est en capacité d'accueillir l'espèce de vipère péliade. En conclusion, bien que la richesse écologique de la partie ouest du secteur de Lanneusfel ne soit pas importante, il s'agit d'un secteur avec une petite diversité de milieux naturels (cours d'eau, friche, haie) au sein d'une zone fortement agricole. Il s'agit d'autant de refuges possibles pour la faune. Mener des travaux de tranchées dans ce secteur modifierait la nature des sols sans garantie du maintien de ces espaces naturels à terme. En revanche, un passage par la zone agricole qui plus est sous un chemin d'exploitation, hormis une gêne temporaire, ne modifiera pas l'utilisation des sols par la suite. Sur les CEM (voir annexe au document word): Notre Terre est assimilable à un aimant qui, grâce aux lignes de force du champ magnétique statique entre ses deux pôles, nous protège des radiations venues de l'espace. L'unité de mesure d'un champ magnétique statique est l'ampère par mètre (A/m) mais on l'exprime habituellement sous la forme de l'induction magnétique correspondante dont l'unité de mesure est le tesla (T), le millitesla (mT) ou le microtesla (μ T). Le champ géomagnétique naturel varie à la surface de la Terre entre environ 35 μ T et 70 μ T ; en France il est de l'ordre de 45-50 μ T. Une paire de câbles à courant continu comme celle de CELTIC INTERCONNECTOR émettra un champ magnétique de même ordre que celui du champ magnétique terrestre en France à l'aplomb du câble. Il faut aussi noter qu'une liaison souterraine n'émet pas de champ électrique du fait de l'écran métallique du câble. Le seul champ émis est donc un champ magnétique statique dont l'intensité décroît rapidement avec la distance au câble, avec l'inverse du carré de la distance (25 fois inférieur à 5 mètres de distance). Les champs magnétiques statiques créés par l'homme apparaissent au voisinage de tout circuit parcouru par un courant continu, comme dans le cas de l'interconnexion CELTIC INTERCONNECTOR mais aussi dans de très nombreuses applications parmi lesquelles on peut citer les trains électriques et tramway alimentés en courant continu, les voitures électriques, l'imagerie par résonance magnétique ainsi qu'une multitude de procédés industriels. S'agissant de notre environnement domestique, de nombreux appareils très courants contiennent des aimants permanents de quelques milliers de μ T (aimants de portes de placards ou de réfrigérateurs, haut-parleurs par exemple). Du fait de l'exposition permanente naturelle aux champs électriques et magnétiques terrestres, aucune étude ne s'est intéressée à la question de l'effet sanitaire des faibles champs magnétiques statiques. Si de tels champs avaient eu un effet, cela aurait été constaté chez les populations ou les animaux vivant près des pôles magnétiques, comme le Canada ou l'Australie.

Enfin, La Recommandation européenne de 1999, s'appuyant sur les publications de la Commission Internationale de Protection contre les Rayonnements Non Ionisants (ICNIRP), l'organisme de référence international reconnu par l'OMS, préconise de limiter l'exposition du public aux champs magnétiques continus à 40 000 microtesla, soit un niveau de l'ordre de 1000 fois supérieur à celui émis par un câble à courant continu. En 2009, l'ICNIRP a relevé sa limite recommandée pour le public à 400 000 μ T.

NUISANCE TRAVAUX :

Les élus de Cléder sollicitent à l'issue des travaux, la remise en état de tous les emplacements à l'identique d'avant travaux et une vérification de la situation de ces lieux à N+2 (2 ans après les travaux), avec prise en charge par RTE des désordres qui pourraient être constatés. (CLEDE-R-008) (CLEDE-C-001)

Réponse RTE CLEDE-C001-R008 :

Les travaux d'installation de la liaison électrique sous la chaussée ou ses accotements seront réalisés en tranchée. Lors du passage des câbles sous chaussée, il est nécessaire de raboter les enrobés. Les fourreaux pour les câbles électriques seront alors posés en fond de tranchée, qui sera rebouchée au fur et à mesure. Les câbles seront déroulés dans les fourreaux ultérieurement. La chaussée sera rendue à la circulation immédiatement après travaux. Une réunion sera réalisée avec l'équipe municipale en amont du chantier afin d'échanger sur la remise en état des voies communales. Pour ses chantiers de liaisons souterraines, RTE sollicite toujours un huissier pour faire un état des lieux des routes avant et après travaux. Cette pratique permet de certifier que les remises en état des voies routières sont réalisées conformément à l'état initial. À la demande de la commune de Cléder, RTE pourra procéder à la vérification de l'état des routes concernées par l'implantation de la liaison souterraine jusqu'à 2 ans après la fin des travaux.

Propriétaires de la maison la plus proche de l'atterrage (AW54), ces personnes craignent une décote de leur bien estimée à 30%. Loué à la semaine, ce bien ne pourrait pas, selon eux être mis en location durant la durée du chantier (6 mois) et pâtirait des nuisances sonores, visuelles et de fréquentation des curieux. (DEMAT-R-009)

Réponse RTE DEMAT-@-009 :

Rte rappelle que les chambres d'atterrages et les câbles seront entièrement souterrains. L'ouvrage sera ainsi invisible une fois les travaux achevés. Au regard de ce qui précède, il n'y a pas de préjudice visuel pour les maisons situées à proximité de ces ouvrages, ni dépréciation de la valeur du bien immobilier en raison de la présence de ces ouvrages souterrains. Le calendrier des opérations d'atterrage, qui peuvent être dissociées des opérations en mer, sera défini en tenant compte, autant que possible, des saisonnalités écologiques et humaines et en veillant à tenir compte des enjeux principaux issus de la concertation. RTE communiquera un an à l'avance le programme prévisionnel et le précisera 3 à 6 mois avant le début des travaux. Ainsi, d'une part, RTE communiquera de façon régulière sur le planning chantier du forage. D'autre part, il est envisageable d'installer des solutions de réduction de bruit, éventuellement de brise vues afin de limiter l'impact en phase de réalisation du forage, tant sur l'aspect visuel que sonore. Par ailleurs, il est rappelé que les conditions d'indemnisation des préjudices liés aux travaux publics sont fixées par la jurisprudence. La réparation d'un préjudice se fait donc au cas par cas et est ainsi subordonnée à la double condition que ce dommage présente un caractère « anormal et spécial ». Un préjudice est notamment qualifié de spécial s'il ne concerne qu'un nombre limité de personnes, et d'anormal s'il excède la gêne que ces travaux sont inévitablement ou naturellement susceptibles de provoquer, c'est-à-dire les préjudices normaux et communément supportés par les riverains de ces travaux. RTE a pris note des sollicitations concernant les locations saisonnières et pourra étudier les demandes dûment justifiées des propriétaires concernés qui estiment subir des pertes financières remplissant les critères sus évoqués durant la période de travaux.

Les habitants de Kerfiat, en Cléder, vont faire expertiser leurs maisons avant travaux : craintes de vibrations dues aux engins de chantier causant des fissures et affaissements des constructions. Ils attendent des réponses sur ce point. (CLEDE-R-009)

Réponse RTE CLEDE-R-009 :

Des constats d'huissier avant et après travaux seront systématiquement proposés aux riverains immédiats du chantier. Le cas échéant, RTE pourra proposer une expertise aux propriétaires des habitations concernées par les travaux. Cette expertise sera réalisée aux frais de RTE.

Contre le projet qui va détruire les champs et les routes de la même manière que pour la centrale de Landivisiau. Malgré les belles paroles, rien n'est redevenu comme avant, les champs et les routes sont abîmés. DEMAT-@-013

Réponse RTE DEMAT-@-013 : RTE a pris l'engagement pendant la concertation de 2019 de privilégier une implantation en bordure de parcelle agricole, en accotement ou sous la chaussée, afin d'éviter au maximum l'impact sur les parcelles cultivées. Aujourd'hui, la majeure partie du tracé général proposé répond à cet engagement.

Concernant les routes, elles seront remises en état selon le cahier des charges du gestionnaire de voirie concerné et rendues immédiatement après travaux à la circulation. De surcroît, RTE sollicite toujours un huissier pour faire un état des lieux des routes avant et après travaux. Cette pratique permet de certifier que les remises en état des voies routières sont réalisées conformément à l'état initial.

ENFOUISSEMENT AUTRES RÉSEAUX :

Utilisation des tranchées réalisées pour enfouissement des réseaux aériens existants en bordure des voies publiques utilisées pour le passage du câble. (CLEDE-R-001)

Les riverains de Kerfiat (traversé par le câble), Mézalia et Keradennec (traversées des engins pour zone d'atterrissage) demandent à RTE de solliciter Orange et la SDEF, pour faciliter l'enfouissement des réseaux existants. (CLEDE-R-003) en vue d'un rapport gagnant-gagnant pour la commune, les riverains et le pétitionnaire. (DEMAT-@-010)

Réponse RTE DEMAT-@-009/ CLEDE-C001/CLEDE-R-003/DEMAT-@-010 :

Sur l'aspect enfouissement des réseaux aériens existants : l'engagement d'étudier la possibilité d'un enfouissement au droit du quartier Kerfiat a été pris lors de la réunion publique de Cléder le 29 septembre 2021. Comme précisé lors de cette réunion, RTE n'est cependant pas propriétaire des réseaux des autres concessionnaires. Il appartient à la mairie d'émettre une demande d'étude auprès de différents concessionnaires : l'Autorité Organisatrice de la Distribution d'Électricité (AODE), le Syndicat Départemental d'Énergie et d'Équipement du Finistère (SDEF), le concessionnaire Enedis pour le réseau électrique basse tension et Orange pour le réseau de télécommunications, afin de déterminer la possibilité d'enfouir ces réseaux et définir les éventuelles modalités d'exécution.

2.5.2 Avis recueillis

AVIS DE LA MRAe : (se reporter à la demande d'autorisation environnementale)

AVIS DU PREFET : DDTM (service aménagement) Avis favorable à la demande de déclaration d'utilité publique sous réserve des remarques suivantes :

Environnement : Mesures en phase travaux pour limiter les nuisances et suivi des incidences en phase d'exploitation

Habitat : information des riverains en phase travaux

Réponse RTE : Nuisances prises en compte dans la mesure MT27 (chapitre 7 E.I.) La majorité du tracé est en domaine public, RTE privilégie l'accord amiable pour les parcelles privées (non habitées), mise en servitude de la bande concernée si défaut d'accord.

Passage de l'Elorn : une attention particulière devra être apportée aux niveaux des cours d'eau (CE17 et CE18), en phase travaux pour ne pas aggraver le risque inondation : période d'assec à privilégier. Réaliser des essais de pompage afin de préciser les débits et décantation de celles-ci avant réinjection de ces eaux. Effectuer un suivi des impacts des sections de lit mineur remaniées et sur les parties aval des travaux pour s'assurer du bon fonctionnement hydraulique.

Réponse RTE : mise en place de la mesure MT 24 gestion des eaux de ruissellement, piste de circulation des engins en forte pente. La traversée du cours d'eau CE18 se fera au niveau de l'emprise busée CE18bis (modification du tracé initial) sans incidence sur la section hydraulique et sans avoir recours à des opérations de pompage et réinjection. Mesure MTS1 suivi de la « re- végétalisation des berges » pour la section CE18bis concernée.

Risque submersion marine : toutes les zones de stockage devront être en dehors du périmètre zone bleue du PPRSM et veiller à la sécurité des personnes et des biens en cas de vigilance vague-submersion.

Réponse RTE : Zone de stockage en dehors du périmètre et chantier arrêté et personnel en sécurité en cas de bulletin d'alerte.

Chambre d'atterrissage : disposer des données relatives au recul du trait de côte.

Réponse RTE : Le site est moins sensible que les plages avoisinantes (indicateur national de l'érosion côtière)

Agriculture : transmettre une couche SIG de l'emprise des travaux préparatoires et le calendrier des travaux concernés. Transmettre des ortho-plans de l'emprise des travaux, date prévisionnelles début et fin de travaux.

Réponse RTE : les travaux ne sont pas prévus avant mi 2023. Les périodes et secteurs d'intervention seront connus quelques mois avant et transmis à la DDTM dans les plus brefs délais.

AUTRES AVIS :

IFREMER : A l'issue de L'avis d'Ifremer (détaillé au chapitre Concession du Domaine Maritime), une réunion d'échange a été organisée le 17 septembre 2021 en présence d'Ifremer, de la DDTM, de la DREAL et de RTE. (Concernant la DUP et la DCUDPM).

Lors de cette réunion, Ifremer a précisé que les compléments apportés par RTE dans son mémoire en réponse à la consultation administrative sur les ressources halieutiques et les effets du champ magnétique sur les espèces sont suffisants. Par ailleurs, suite aux différents échanges et précisions apportées en réunion, Ifremer a confirmé que les mesures de suivi proposées par RTE répondaient aux préoccupations soulevées par Ifremer dans son avis. La méthodologie de certaines mesures de suivi pourra notamment être détaillée dans les autorisations délivrées.

Mairie de SIBIRIL :

demande par précaution (risque de rupture d'isolation d'un câble) que la liaison électrique ne soit pas implantée au pied de murs d'habitations.

Réponse RTE : il n'est pas prévu d'installer la liaison souterraine à courant continu au pied de murs d'habitations. Elle sera installée au niveau de l'emprise routière (chaussée ou accotements) ou au sein de parcelles agricoles.

Mairie de La Martyre et communauté d'agglomération du Pays de Landerneau:

émet par contre un avis défavorable sur le seul tracé de tracé de la liaison souterraine à courant continu sur le secteur de Verveur et Kervern Huella.

Réponse RTE :Le tracé général a été modifié sur le secteur de La Martyre (prises en compte des avis)

QUESTIONS DE LA COMMISSION :

4-Pouvez-vous donner des précisions concernant le tracé définitif de la liaison ? Ce tracé est-il susceptible d'être modifié en fonction des contraintes éventuelles du chantier ?

5-Dans le cas de constructions situées en bord ou à proximité de route, garanteez-vous un passage du câble sur l'accotement d'en face ? Quelle sera la distance minimale à observer, par rapport à la propriété privée ? Dans le cas de constructions des 2 côtés de la route, quelle solution technique envisagez-vous ? (Kerfiat, Kergodalar à Saint-Vougay, Le Créach à Plougar, Roc'h Vihan, Créach Guial à Bodilis...)

6- Concernant le tronçon 5, quelles ont été les motivations et les justifications du choix du tracé 5b (Sibiril) par rapport au 5a (ouest Cléder) ?

REPOSE RTE :

1-La liaison sous-marine s'inscrira dans un tracé général d'une largeur évoluant entre 200 m et 300 m.

La liaison souterraine s'inscrira dans un tracé général d'une largeur évoluant entre 10 m et 40 m (il résulte du travail d'évitement mené tout au long du processus d'étude du projet).

Le tracé général correspond à une surface réduite dans laquelle la future interconnexion sera installée. Ce tracé général est construit à partir du fuseau de moindre impact, réduit selon les enjeux et contraintes identifiées lors de l'avancement de l'analyse du projet.

Ce tracé général a notamment été défini en tenant compte des contraintes de chantier et n'est pas susceptible de modification à ce titre. Ainsi, le tracé définitif (dit « de détail ») s'inscrira dans le tracé général soumis à l'enquête publique.

Le tracé de détail de la liaison électrique souterraine du projet Celtic Interconnector, à savoir la largeur de la tranchée, ne sera connu qu'en 2023, après la réalisation des études détaillées de l'entreprise sélectionnée pour réaliser les travaux (la fin de l'appel d'offres est envisagée au dernier trimestre 2022).

Un premier projet de tracé de détail a été établi par RTE afin de débiter le conventionnement amiable avec les propriétaires concernés par ce projet de tracé en 2021 et assurer la sécurisation foncière du projet.

Ce conventionnement amiable n'empêche en rien le tracé d'être à nouveau modifié à la marge. Ces éventuelles modifications devront toutefois s'inscrire dans le tracé général qui est soumis à enquête publique et fait l'objet de la demande de Déclaration d'Utilité Publique.

2- Le positionnement de la liaison électrique en accotement opposé aux habitations sera recherché autant que possible mais ne sera pas toujours possible (habitations des deux côtés, présence de réseaux existants, etc.).

La liaison souterraine sera installée principalement au niveau de l'emprise routière (chaussée ou accotements) ou au sein de parcelles agricoles. À ce stade, RTE ne peut s'engager sur une distance minimale mais rappelle que la liaison électrique respectera les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique prévues par l'Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique. Enfin, dans le cas de constructions des deux côtés de la route, l'implantation de la liaison se fera sous la chaussée en fonction de l'implantation des réseaux existants.

3- voir réponse aux observations CLEDE-R001-R006

2.5.3 Appréciation de la commission :

APPRECIATION DE LA COMMISSION :

Concertation :

Dans le rapport final de concertation, il est noté que Le projet Interceltic a fait l'objet d'une information sur l'avancement des travaux, mais que le public n'a pas participé à la définition du tracé général pendant la période dite de « concertation ». Les garantes notent dans leur rapport final : « Pour le grand public, la concertation continue s'est limitée à de l'information ponctuelle et très synthétique ». Il semble que la concertation ait été principalement réalisée avec les acteurs économiques (pêcheurs et exploitants agricoles) et les services administratifs, donnant l'impression au public que tout était « déjà décidé ». La commission estime cependant qu'au travers des articles de journaux, flyers, permanences et réunions publiques organisées durant les 3 années précédant l'enquête publique, le public avait matière à trouver l'information en se rendant aux diverses manifestations organisées et en lisant la bibliographie mise à disposition.

Intérêt général :

La mise en route de la centrale gaz de Landivisiau (proche de La Martyre où se situe le projet d'implantation de la station de conversion), annoncée comme opérationnelle en mars 2022, coïncidant avec la fin de la période de l'enquête, pouvait créer la confusion chez un public peu averti. RTE rappelle la finalité de celle-ci : répondre aux pointes de fortes consommations, alors que le principe d'interconnexion permet de fluidifier la réponse aux besoins à l'échelle européenne.

La commission retient que le projet prévu pour fonctionner dans les 2 sens, à savoir fournir à l'Irlande de l'énergie quand sa production majoritairement éolienne ne suffira pas (météo) et importer quand celle-ci sera excédentaire, participe bien à un projet d'intérêt général, qui a été déclaré Projet d'Intérêt Communautaire par la commission européenne. Le rapport RTE, datant d'octobre 2021 et présentant six scénarios pour 2050, fait état d'une augmentation des besoins d'au moins 35% d'ici 2050 (645 térawattheures (TWh)). Il semblerait que d'autres pays européens envisagent même une augmentation de 70%. Cette augmentation est liée à de nouveaux usages, mais également à l'objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

L'interconnexion permettra, à l'Irlande, d'être directement raccordée au continent européen, sans passer par le Royaume-Uni qui a quitté l'Union Européenne.

Les coûts de ce projet, 1 milliard d'euros, sont subventionnés pour moitié par l'Europe (Projet d'Intérêt Communautaire) et partagés entre l'Irlande 65% et la France 35%, cette répartition ayant été validée par les régulateurs de l'énergie des deux pays, qui se sont accordés sur le partage des coûts entre la France et l'Irlande. La CRE (l'autorité indépendante chargée de garantir le bon fonctionnement des marchés français de l'énergie au bénéfice du consommateur) s'est assurée que le projet serait bénéficiaire pour les consommateurs français.

La commission prend note de l'engagement de RTE à minimiser l'impact sur les parcelles agricoles (implantation majoritairement en bordure) et à remettre en état les routes, à l'appui d'un constat d'huissier « avant, après » et à procéder à la vérification de l'état des routes 2 ans (demande de la mairie de Cléder) après la fin des travaux. La commission souhaite que cette vérification ultérieure (2 ans) soit également faite sur le territoire des autres communes impactées.

Tracé

La commission prend note de la justification de RTE sur le choix de tracé à l'est de Cléder (plus long), par rapport à la ligne plus directe par l'ouest de Cléder, répondant aux attentes de la profession agricole, dont les parcelles sont souvent équipées de système d'irrigation, ou classées AOP oignons de Roscoff, ou couvertes de serres (38 ha). Le secteur de Saint-Pol de Léon est la première région maraîchère de France grâce à son climat et à la qualité de ses terres. La commission estime que la recherche du moindre impact se devait de prendre en compte cette réalité économique, au détriment d'un tracé plus court mais plus impactant.

Cependant, la commission regrette de devoir se prononcer sur un fuseau, certes resserré, mais qui n'est pas un tracé définitif. De ce fait, RTE n'est pas en mesure de répondre aux questions concrètes du public, distance minimale, passage ou non sur la parcelle, arguant que ce tracé définitif dépend du résultat des futurs appels d'offre et des études complémentaires faites par les entreprises retenues. La commission estime que l'intérêt général l'emportant, le fuseau présenté devrait permettre de limiter les impacts et que les passages sur les propriétés privées resteront limités à environ 15 km sur les 40 prévus.

Cependant, les questionnements de distance aux maisons sous-entendent des craintes liées à la santé et aux éventuelles « ondes » émises par le câble et susceptibles de perturber l'environnement humain. La commission retient que RTE s'engage à rechercher autant que possible le positionnement sur l'accotement opposé aux habitations et dans le cas d'habitations des 2 côtés, un positionnement sous chaussée, en fonction des réseaux existants et non en accotement. Cette situation ne concernant que peu de linéaire, la commission recommande d'organiser des réunions de quartier avec les habitants, une fois le résultat des études complémentaires connu, afin de leur expliquer à nouveau, la pertinence de ce tracé et les incidences ou l'absence éventuelles, sur leur environnement.

Santé

La commission prend note de la réponse étayée à l'observation DEMAT-@-002, concernant d'éventuels interactions de la liaison avec l'utilisation d'implants médicaux actifs. Sur l'impact sur la santé, elle s'en remet aux données scientifiques fournies, à savoir l'émission par les câbles souterrains, d'un champ magnétique du même ordre que le champ magnétique terrestre (entre 20 et 40 microtesla) la limite recommandée pour le public par l'ICNIRP (Commission internationale sur la protection contre les rayonnements non ionisants) en 2009, étant de 400 000 microtesla. La commission retient également la convention, signée en 2008 avec l'Association des Maires de France (AMF), par laquelle RTE s'engage à prendre en charge financièrement et à procéder, sur demande du maire, à des mesures de Champ Electro-Magnétique (CEM) émis par ses ouvrages, et à venir expliquer les résultats et plus généralement à répondre à toute question complémentaire vis-à-vis de ces mesures.

Nuisances

Le public s'est interrogé sur l'impact des travaux sur leur vie courante, vibrations, fissures dans les habitations, bruits, difficultés de circulation, ainsi que les conséquences sur les locations saisonnières proches du chantier. La commission prend note de toutes les mesures envisagées par RTE pour maintenir au mieux la circulation, réduire la gêne occasionnée, sur l'aspect visuel et sonore ainsi que sur l'information donnée en amont aux riverains.

La commission retient particulièrement la réponse faite à la commune de Cléder de procéder à une vérification de l'état des routes à N+2 et de la prise en charge des constats d'huissier avant et après travaux, réalisés sur les habitations riveraines du chantier.

Enfouissement des autres réseaux

La commission note l'engagement pris par RTE d'étudier la possibilité d'enfouissement des autres réseaux dans le quartier de Kerfiat, pour profiter des tranchées réalisées par RTE. La mairie de Cléder chargée de la demande auprès des concessionnaires, devra cependant s'assurer des moyens financiers nécessaires, ainsi que de la faisabilité par rapport au planning de RTE.

2.7 Mise en compatibilité des PLU de Cléder, Sibiril, Plouzévédé, Bodilis

2.7.1 Observations du public

Le public n'a pas émis d'observation au sujet de la mise en compatibilité des PLU de Cléder, Sibiril, Plouzévédé et Bodilis.

2.7.2 Avis recueillis

AUTRES AVIS :

La mise en compatibilité n'a pas fait l'objet d'avis de la part des maires et services concernés. Seule la mairie de Cléder a demandé à se référer à l'EPCI qui détient la compétence urbanisme.

QUESTIONS DE LA COMMISSION :

13/ L'intérêt public porté par la DUP est justifié par sa vocation « PIC » au niveau européen étayé par sa contribution dans la solidarité énergétique européenne, l'augmentation de l'intégration des énergies renouvelables, dans un contexte de lutte contre le changement climatique et l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement dans une logique de maillage à grande échelle.

Question : La DUP pour la ligne de courant continu vaut mise en compatibilité des PLU de Sibiril, Plouzévédé, Bodilis et Cléder. Ces modifications donnent lieu à la création de sous-zonages sur les secteurs où, initialement, ce type de projet n'était pas autorisé. La création de sous-zonage complexifie la lecture du règlement graphique. La commission se demande s'il n'aurait pas été plus simple de modifier uniquement le règlement littéral pour les zones concernées.

REPONSE RTE :

Les modifications apportées aux différents documents d'urbanisme se sont strictement circonscrites au tracé général et au projet Celtic Interconnector. En effet, la procédure de mise en compatibilité ne saurait avoir pour objet ni pour effet de modifier des dispositions du document d'urbanisme avec lesquelles le projet déclaré d'utilité publique n'est pas incompatible.

Ainsi, en accord avec les services de la Direction départementale des territoires et de la mer, RTE a proposé des mises en compatibilité strictement limitées aux zones et dispositions incompatibles du PLUi avec le projet faisant l'objet de la Déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité. La création de sous-zonage permet ainsi de faire évoluer les dispositions du PLUi pour les seuls besoins du projet en se limitant aux emprises concernées par le tracé général. Cette posture permet selon Rte de garantir la sécurité juridique du projet.

2.7.3 Appréciation de la commission :

APPRECIATION DE LA COMMISSION :

La commission prend note, que le choix de création de sous-zonages spécifiques au projet, permet de garantir que les travaux seront uniquement menés sur les secteurs concernés (fuseau retenu) et d'éviter de fait l'empiètement sur des zones sensibles situées à proximité (zones humides par exemple).

La commission suggère, en fonction du calendrier de réalisation, que le futur PLUi actuellement en chantier, revienne à un zonage unifié, en intégrant la ligne souterraine comme servitude, comme cela a été évoqué par RTE dans son mémoire en réponse.

2.8 DUP liaison souterraine courant alternatif

2.8.1 Observations du public

Le public n'a émis aucune observation concernant la DUP pour la liaison souterraine à courant alternatif

2.8.2 Avis recueillis

AVIS DU PREFET :

La DDTM du Finistère a demandé que le chantier de cette liaison tienne compte des activités agricoles, afin de limiter les nuisances liées au travail de la terre. En réponse, RTE a signifié que cette liaison ne se ferait pas sur les terres agricoles, mais bien dans l'enceinte de la station de transformation. L'impact sur les terres cultivées est donc nul.

Une autre question concerne les modalités techniques de la traversée par la ligne du ruisseau situé entre le poste de transformation et la station de conversion. RTE répond que le passage se fera au-dessus ou en dessous sans compromettre le bon écoulement du ruisseau.

QUESTIONS DE LA COMMISSION :

14/ Comme pour la ligne de courant continu, l'utilité publique de la déclaration pour la ligne de courant alternatif est justifiée par sa vocation « PIC » au niveau européen étayé par sa contribution dans la solidarité énergétique européenne, l'augmentation de l'intégration des énergies renouvelable dans un contexte de lutte contre le changement climatique et l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement dans une logique de maillage à grande échelle.

Question : La commission s'interroge sur la démarche d'entreprendre deux DUP distinctes ; celle de la ligne à courant continu se justifie, car elle permet une modification des différents PLU ; à l'inverse, la DUP engagée pour la ligne de courant alternatif n'aboutit à aucune modification de document d'urbanisme.

Quel est l'intérêt de cette procédure ? L'intérêt de la dissocier de la DUP « courant continu » est-il lié à une différence technique entre ces deux types de ligne ?

REPONSE RTE :

Les travaux nécessaires à l'établissement et à l'entretien des ouvrages de la concession de transport ou de distribution d'électricité peuvent être, sur demande du concédant ou du concessionnaire, déclarés d'utilité publique (DUP) par l'autorité administrative (article L323-3 du code de l'énergie). Ainsi, le code de l'énergie précise en son article L323-4 que la déclaration d'utilité publique investit le concessionnaire, pour l'exécution des travaux déclarés d'utilité publique, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics. Le concessionnaire demeure, dans le même temps, soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

La déclaration d'utilité publique confère, notamment à RTE, le droit d'établir à demeure des canalisations souterraines, sur des terrains privés non bâtis (ex : parcelles agricoles), qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes et de couper les arbres et branches d'arbres qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, gênent leur pose ou pourraient, par leur mouvement ou leur chute, occasionner des court-circuits ou des avaries aux ouvrages.

Les DUP sollicitées permettront également de reporter les servitudes d'utilité publique liées à la présence des ouvrages dans le Géoportail de l'urbanisme (servitudes I4).

Une DUP n'est demandée que pour un seul ouvrage. Ainsi, dans le cadre du projet Celtic Interconnector, une DUP a été sollicitée pour la liaison sous-marine et souterraine à 320 000 volts à courant continu et une autre pour la liaison souterraine à 400 000 volts à courant alternatif, entre la station de conversion de La Martyre et le poste électrique de La Martyre.

2.8.3 Appréciation de la commission :

APPRECIATION DE LA COMMISSION :

La commission a analysé avec attention les modalités d'aménagement de la ligne en courant alternatif, qui diffèrent assez peu de celles de la ligne en courant continu. Le choix du tracé, au plus près du poste de transformation existant, et les mesures engagées pour la traversée du ruisseau offrent des conditions acceptables de réductions des nuisances éventuelles.

Les données sur l'impact électromagnétique, quelque peu différentes de la ligne en courant continu, confirment des nuisances très limitées d'autant que cette ligne ne se trouve pas au voisinage de zones habitées. Concernant la justification de l'utilité publique de cette ligne à courant alternatif de 400m (sur 175 km de liaison), elle répond à la nécessité technique de raccorder la station de conversion au poste électrique existant.

2.9 Autorisation Environnementale

2.9.1 Milieu physique marin, sol, eaux, zones humides

2.9.1.1 Observations du public

Interrogation sur la traversée de Pont ar Roudous, car cette partie du VC3 est inondable. Questionnement sur le passage des câbles : au-dessus ou en dessous de la buse ? Le pont sera-t-il suffisamment solide par rapport au trafic des gros véhicules ? Remarque sur une erreur de tracé entre les cartes (IGN) et le lit du cours d'eau. (indiqué en bleu sur la carte ci-dessous) (LAMAR-R-005)



Réponse RTE :

Le chapitre 4 de l'étude d'impact décrit les incidences notables, que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement. Des fiches sur les modes de franchissement des cours d'eau sont disponibles en annexe de ce chapitre. Le cours d'eau identifié est le n°13, des prises de vues et un descriptif précis sont disponibles p.296-297. Ainsi, le ruisseau traversé au droit du croisement de la haie/VC3 communale de Ploudiry n'est pas impacté par la liaison souterraine. Cette dernière sera installée au niveau de l'emprise routière (chaussée ou accotement) au droit du passage busé afin de ne pas interférer avec l'écoulement du cours d'eau. Le positionnement en dessus ou au-dessous de la buse n'est à ce jour pas connu. Ce positionnement exact sera établi suite aux études de détail qui seront réalisées par les répondants aux appels d'offre au dernier trimestre 2022.

Les fourreaux (PVC ou PEHD) sont bien faits pour être posés en milieu humide (matières plastiques). S'ils n'assurent pas une étanchéité parfaite à l'intérieur, la gaine isolante des câbles électriques est de toute façon étanche par conception.

Pour la solidité du « pont », l'ouvrage de génie civil sous chaussées est dimensionné pour tenir les charges de roulement de tout type de véhicule hors convoi exceptionnel (dimensionne 16 T à l'essieu).

Demande des explications et des garanties sur les risques de pollution des eaux de baignade en lien avec les forages. (CLEDE-C-001)

Réponse RTE :

Le volume total de fluide estimé pour le creusement du passage en sous-œuvre pour le projet est de 70 m³. RTE prendra de nombreuses précautions, pour éviter les écoulements dans le milieu marin. En phase travaux, afin de limiter les risques de pollution, les fluides utilisés pour le forage seront redirigés vers la sortie de forage à terre, afin d'être évacués puis traités au sein de filières adaptées. Il sera possible d'estimer la quantité de fluides rejetés dans le milieu, en différenciant les volumes de fluides injectés des volumes de fluides traités. La méthode de suivi par prélèvement ponctuel n'est pas envisagée.

La bentonite (argile) est insoluble dans l'eau : elle floccule et se dépose majoritairement sur le fond. En cas de rejet en mer, seule une fraction de la bentonite (les particules les plus fines présentes dans la mixture de forage) demeure en suspension et se disperse dans la colonne d'eau pouvant entraîner une augmentation de la turbidité sur le site.

Au vu des très faibles volumes et des précautions envisagées, il est peu probable que d'importantes concentrations de turbidité dans la masse d'eau liées aux travaux de forage soient atteintes. Elles seront, le cas échéant, limitées à la proximité immédiate de la zone de travaux.

D'autre part, la sortie de forage se situe dans un milieu marin ouvert et dispersif soumis à de fortes conditions de brassage par les courants marins (en bordure du littoral, les magnitudes de courant observées sont de 0,1 m/s à 0,25 m/s). Ces conditions d'un hydrodynamisme fort favoriseront la rapide dispersion des particules et limiteront les fortes concentrations au-delà de la sortie même du forage.

En prenant comme point de comparaison les valeurs de turbidité naturelle estimées sur le site à l'issue de l'étude de l'état initial de la turbidité, il apparaît raisonnable de considérer que les concentrations dans la masse d'eau générées lors de la phase de travaux demeureront bien inférieures aux valeurs de turbidités maximales enregistrées lors des épisodes de moyenne à forte agitation sur la zone d'étude ou lors des épisodes post-crue.

Au vu des faibles volumes et des précautions de mise en œuvre, il est peu probable que d'importantes concentrations de turbidité dans la masse d'eau liées aux travaux de forage soient atteintes et que la qualité des eaux de baignade soit impactée.

Un cours d'eau existe en contrebas du hameau (non cité); quelles dispositions pour la traversée de celui-ci ? (Observation anonyme pas d'identification géographique, DEMAT-@-005)

Réponse RTE :

Le chapitre 4 de l'étude d'impact décrit les incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement. Des fiches sur les modes de franchissement des cours d'eau sont disponibles en annexe de ce chapitre. Le cours d'eau identifié est le n°8, des prises de vues et un descriptif précis sont disponibles p.286-287. Concernant la traversée du cours d'eau à St Vougay, l'installation de la liaison souterraine se fera au niveau de l'emprise routière (chaussée ou accotement) au droit du passage busé afin de ne pas interférer avec l'écoulement du cours d'eau.

Zone de Port Neuf nord de Kerbellec : zone inondable et submersible avec l'élévation du niveau de la mer. S'interroge sur le devenir de cette zone. CLEDE-R-001

Réponse RTE :

Le tracé général de la liaison souterraine à courant continu à Port-Neuf est situé dans le périmètre du Plan de prévention des risques naturels de submersion marine - côte Nord 2. Il est situé dans une zone de danger identifiée comme faible par le plan. À ce titre, plusieurs dispositions sont mises en place afin d'assurer que le projet n'est pas de nature à aggraver le risque de submersion marine :

- Lors des travaux les zones de ravitaillement des engins ainsi que toute zone de stockage de produits seront disposées en dehors du périmètre concerné.

- Lors des travaux les matériaux et notamment les terres extraites seront disposées en dehors du périmètre concerné.

Le respect de ces prescriptions assure la compatibilité du projet avec le plan.

1- Mieux expliciter le bien fondé du projet ainsi : établir un bilan des émissions de gaz à effet de serre (distinguer celles dues aux travaux et à l'exploitation) et estimer les pertes électriques liées au transport de l'électricité.

2- Apporter des précisions sur la protection des captages d'eau, notamment sur la technique mise en œuvre et sur l'évitement recherché ou non du cours d'eau ; sur la protection de la zone humide de la Martyre; sur les mesures de réduction (bruit, poussières) des incidences en phase chantier; sur les modalités de suivi de ce chantier qui ne sont pas décrites, des suivis de pollutions et nuisances (bruit, champ électromagnétique, risques technologiques) potentiellement générés en phase d'exploitation.

Réponse RTE :

Bilan gaz à effet de serre :

- La réduction des émissions de CO₂, due à l'appel à des moyens de production d'électricité décarbonés en substitution de moyens de production d'électricité carbonés grâce au projet CELTIC, est estimée à 823 ktonnes/an

- Le volume d'énergie renouvelable mieux intégrée au système électrique européen, grâce au projet CELTIC, est évalué à 1808 GWh/an.

Précisions sur le bilan carbone :

À ce jour, RTE n'est pas en mesure d'établir un bilan des émissions de gaz à effet de serre de ses ouvrages (en phase travaux et en phase exploitation). De façon plus globale pour l'ensemble de ses projets, RTE travaille à l'établissement d'une méthode, afin d'être capable de fournir dans le futur des éléments de GES sur ces projets.

Précisions sur le bienfondé du projet : le projet Celtic Interconnector contribue aux objectifs de transition énergétique et de lutte contre le changement climatique :

- Il permet d'accompagner le développement des énergies renouvelables électriques et la décarbonation du mix électrique ;

- Il permet de renforcer la sécurité d'alimentation électrique ;

- Il permet de développer la solidarité électrique européenne.

L'intérêt général du projet à travers ces 3 axes a été reconnu et confirmé à plusieurs reprises par la Commission européenne, via le statut de Projet d'Intérêt Commun accordé au projet et via l'attribution d'une subvention européenne à hauteur de 530 millions d'euros.

Précisions concernant les pertes électriques : L'effet Joule est un effet thermique, qui se produit lors du passage du courant électrique dans un conducteur. Il se manifeste par une augmentation de l'énergie interne du conducteur et généralement de sa température. L'effet joule peut être responsable de pertes d'énergie, c'est à dire la conversion indésirable, mais inévitable, d'une partie de l'énergie électrique en énergie thermique. C'est le cas, par exemple, des pertes en ligne lors du transport du courant électrique. Concernant le projet Celtic interconnector, les pertes dues à l'effet joule sont estimées à environ 1%. Il faut rajouter à cela les pertes engendrées par les stations de conversion française et irlandaise, qui sont de l'ordre de 1% chacune. Au total, l'ensemble des pertes électriques engendrées par le projet seront de l'ordre de 3%.

Imperméabilisation des sols station de conversion : voir réponse à l'observation 12. Mesures : Le chapitre 7 de l'étude d'impact donne la liste des mesures qui seront mises en place par le maître d'ouvrage pendant le chantier.

Protection des captages d'eau : Rte respectera les différents arrêtés de protection de captage d'eau applicables. Par ailleurs des mesures spécifiques en faveur de la préservation de la qualité des eaux superficielles en cas de passage en sous-œuvre de l'Elorn (Mesure terrestre n°17), en faveur de la qualité des eaux superficielles dans le bassin versant de l'Elorn au droit du périmètre de protection de Pint Ar Bled (Mesure terrestre n°6), et en faveur de la préservation de la qualité des eaux souterraines du captage de Porlazou (Mesure terrestre n°5) sont décrites dans le chapitre 7 de l'étude d'impact. L'application de ces mesures permettra de protéger la qualité des eaux souterraine à proximité des périmètres de captage.

Protection de la zone humide de La Martyre : l'étude d'impact mentionne qu'une zone humide est présente sur le site d'implantation de la station de conversion, cette dernière sera évitée par le projet et les travaux. Plus globalement, des techniques d'intervention propres aux travaux en zones humides potentielles ou avérées sont prévues au sein du Chapitre 7 de l'étude d'impact (Mesure terrestre n°10 et n°23). Ces mesures permettront de limiter les effets du tassement des sols en zones humides. Le contrôle de la mise en place de ces mesures sera confié à un prestataire externe.

Le chapitre 7 de l'étude d'impact présente aussi plusieurs mesures visant à réduire les gênes pouvant être occasionnée en phase chantier. Ainsi, la mesure terrestre n°17 décrit les dispositions qui seront prises afin de maintenir la continuité des déplacements et garantir la sécurité des usagers des différentes voies. La mesure terrestre n°27 décrit les mesures qui seront mises en place pour la réduction des nuisances générées en phase travaux et l'information du public. À la demande de RTE, l'entreprise travaux peut être tenue d'organiser des réunions d'information à destination des tiers. L'entreprise travaux peut également solliciter directement l'organisation de telle réunion.

L'entreprise travaux a alors la responsabilité de planifier, d'organiser et de participer aux réunions dont l'objectif est de transmettre de l'information aux tiers et propriétaires sur le chantier. Ces réunions de présentation et d'information doivent avoir lieu deux mois avant le début du chantier dans le secteur concerné.

Des mesures spécifiques sont prévues pour les travaux se situant à proximité des résidences :

- Préserver l'accès piéton aux domiciles à tout moment et garantir l'accès aux véhicules au moins deux fois par jour (pour les trajets domicile-travail ; le matin et le soir) ;

- Limiter au maximum la circulation des engins de chantier et camions ;

- Limiter les nuisances liées au bruit et vibrations générés par le chantier, notamment en dehors des horaires de travail.

- Limiter l'émission de poussière et garantir un nettoyage convenable des alentours du chantier.

Les riverains directs du chantier sont également concernés par les mesures suivantes :

- Information directe par voie postale en amont des travaux ;

- Information directe lors de réunions hebdomadaires sur l'avancée quotidienne du chantier, les conditions d'accès au domicile (voie piétonne et voie routière) et les horaires de chantier.

- Information directe mensuelle par voie postale sur les travaux les plus longs. Trois mesures de réduction des effets de la partie terrestre du projet en phase travaux sont prévues au sein du chapitre 7 de l'étude d'impact. La mesure terrestre n°20 décrit l'ensemble des mesures en faveur de la préservation de la qualité des eaux souterraines du captage de Porlazou et de la préservation de la qualité des eaux superficielles dans le bassin versant de l'Elorn, à proximité du captage de Pont Ar Bled.

La mesure terrestre n°21 décrit les mesures relatives à l'assainissement pluvial du projet de la station de conversion. Enfin, la mesure terrestre n°22 décrit la mesure relative au traitement acoustique de la future station de conversion.

Pas de remarque si ce n'est de porter une attention particulière à chaque traversée de zones humides et de haies. BODIL-R-004

Réponse RTE :

La traversée des zones humides et des haies par la liaison souterraine a été prise en compte dans l'étude d'impact. Le chapitre 7 décrit les mesures qui seront mises en place par RTE au moment du chantier :

Mesure terrestre n°3 : Lors des travaux à proximité des haies et des talus, les entreprises prestataires seront tenues de respecter la norme NF P98-332. Cette norme prévoit notamment le respect de distances minimales d'implantation par rapport aux autres réseaux et végétaux.

Mesure terrestre n°28 : Lorsqu'une haie nécessite d'être traversée, le débroussaillage de la zone nécessaire au passage de travaux aura lieu hors période de reproduction de l'avifaune. La période préconisée pour le débroussaillage est donc de de mi-septembre à fin février. Les dates et localisations des débroussaillages seront annoncées aux services instructeurs en amont de leur réalisation.

Concernant les travaux en ou aux abords d'une zone humide les mesures terrestres n°4, n°10 et n°26 s'y réfèrent. Plusieurs engagements ont été pris afin de garantir la préservation des zones humides proches & traversées par le chantier. En premier lieu un écologue sera missionné pour sensibiliser les entreprises travaux sur les zones humides et baliser les zones humides proches de la zone de travaux. Les lieux de stockages des produits polluants seront rigoureusement étanches et localisés hors des zones de circulation et à distance des zones humides et cours d'eau (50 m minimum) et les zones de stockage d'engins ou de matériaux seront choisies et balisées en fonction de la sensibilité des sols au tassement. Si la portance des sols n'est pas suffisante, les entreprises installeront des plaques métalliques extrudées ou de bois pour la circulation des engins sur les chemins créés. Si ces plaques ne sont pas nécessaires, il sera mis en place un plan de circulation des engins afin de réduire les zones de circulation et de favoriser le passage dans les zones de moindre sensibilité.

On pourra également :

- Avoir recours à des engins à chenilles ;*
- Utiliser des pneus basse pression ;*
- Augmenter le diamètre des roues ;*
- Utiliser des pneus plus larges ;*
- Installer des tracks ;*
- Jumeler les roues sur un même essieu ;*
- Utiliser des plaques métalliques extrudées ou de bois ou créer des routes empierrées. Posées à même le sol, les plaques métalliques ou bois permettent d'augmenter la surface de contact au sol et donc de réduire la pression exercée sur ce dernier. Il est préférable d'utiliser des plaques métalliques extrudées pour limiter l'étouffement de la végétation.*

Vu les perspectives de hausse du niveau des océans et de l'érosion maritime, est-il raisonnable de faire passer le câble derrière la plage de Grac'h Zu ; même question pour la zone de Port Neuf et la zone d'atterrage ? CLEDE-R-005

Réponse RTE :

À Port-Neuf, le tracé général de la liaison souterraine à courant continu est situé dans le périmètre du Plan de prévention des risques naturels de submersion marine - côte Nord 2. Il est situé dans une zone de danger identifiée comme faible par le plan.

À ce titre, plusieurs dispositions sont mises en place afin d'assurer que le projet n'est pas de nature à aggraver le risque de submersion marine :

- Lors des travaux les zones de ravitaillement des engins ainsi que toute zone de stockage de produits seront disposées en dehors du périmètre concerné.*
- Lors des travaux les matériaux et notamment les terres extraites seront disposées en dehors du périmètre concerné.*

Le respect de ces prescriptions assure la compatibilité du projet avec le plan.

Le secteur de Croac'h zu, en l'occurrence le chemin devant le parking qui est traversé par le tracé général de la liaison souterraine à courant continu, n'est pas identifié par le Plan de Prévention des Risques Naturels Submersion Marine comme étant à risque.

Signale la fragilité du littoral et de la dune entre l'anse de Kervaliou et la plage de Grac'h Zu, le GR 34 se dégrade. S'inquiète des vibrations de la foreuse qui vont fissurer la dune. Avec la montée des océans, la chambre d'atterrage et le câble seront dans la mer dans quelques années. Demande de procéder à des travaux pour atténuer les problèmes d'érosion marine (le courrier est adressé aux élus). Les riverains ont perdu de nombreux terrains du secteur déclarés non constructibles et RTE va construire une chambre d'atterrage de 200m² à 10 m de la mer, sans compensation financière pour la commune. Demande le retour au PLU de 2006. Les riverains devront subir les contraintes des travaux (poussière, boue, déviation). DEMAT-@-12

Réponse RTE :

Le secteur d'atterrage n'est pas identifié par le Plan de Prévention des Risques Naturels Submersion Marine comme étant à risque.

Concernant les enrochements sur la liaison sous-marine, quelles mesures seront prises pour empêcher l'introduction d'espèces invasives ? Demande des précisions sur la protection des mammifères marins et autres espèces aquatiques pendant l'utilisation de la trancheuse. Le bruit de celle-ci est-il suffisant pour les tenir éloignés ? Il est prévu de redéposer les batraciens tombés dans la tranchée : qu'en est-il du petit peuple sous-marin ? DEMAT-@-015

Réponse RTE :

Le chapitre 7 de l'étude d'impact décrit les mesures, qui seront mises en place par le maître d'ouvrage pendant le chantier. Plusieurs mesures ont été prises pour le chantier en mer. Concernant l'utilisation d'enrochements, la mesure maritime n°3 indique que dans le cas où des enrochements s'avéreront nécessaires, les rochers utilisés seront inertes. Les entreprises transmettront l'origine et les justifications nécessaires en amont des travaux. La mise en œuvre de cette mesure permet de réduire le risque d'introduction d'espèces non indigènes (voir réponse à la question 1 de la commission d'enquête). Concernant l'éloignement des mammifères marins lors des travaux à la trancheuse en milieu rocheux, la mesure maritime n°6 s'applique durant les phases de travaux nécessitant l'utilisation d'une trancheuse en milieu rocheux. Un membre de l'équipe, formé au préalable sur ce type de mission, mettra en œuvre une observation visuelle depuis le navire de chantier. Cette observation devra pouvoir être menée à une distance minimale de 500 m du navire de chantier. La durée d'observation devra être au minimum de 30 minutes. Cette observation débutera au plus tard 15 minutes avant l'immersion de la trancheuse et se poursuivra pendant la phase de descente jusqu'au fond marin. En cas de présence avérée d'individus, les émissions de bruit dues à la descente de la trancheuse jusqu'au fond marin permettront de faire fuir les mammifères dans la zone. La mise en place du « slow start » (démarrage progressif) générant un bruit croissant permettra de provoquer la fuite des mammifères marins. Cette mesure d'observation ne sera pas appliquée en période nocturne. Cette mesure n'est pas déclenchée en cas de maintenance de courte durée sur la trancheuse (moins de 15 minutes). Il n'est pas prévu de suivi particulier une fois le tranchage commencé. Concernant la surveillance acoustique en phase travaux lors de l'utilisation de la trancheuse, la mesure maritime n°7 indique que l'étude d'impact a montré une fréquentation variable de la zone suivant les espèces de mammifères marins considérées. Avant le démarrage des opérations les plus bruyantes correspondant aux opérations de tranchage, un suivi acoustique de la zone sera réalisé. Sur une durée de 30 minutes, un hydrophone sera déployé pour détecter des clics et sifflements et ainsi identifier la présence de cétacés dans la zone. Cette mesure sera réalisée à partir d'un des navires chiens de garde présents sur la zone. Cette mesure vient en complément à la mesure maritime n°7, « Mesure d'éloignement des mammifères marins lors des travaux à la trancheuse en milieu rocheux » et pourra être déployée en période nocturne.

La réglementation sur l'environnement sera-t-elle respectée dans les deux pays dans la mise en œuvre du projet -CLEDE-C-004

Réponse RTE :

Chaque porteur de projet respecte la législation nationale ainsi que la réglementation européenne.

2.9.1.2 Avis recueillis

AVIS DE LA MRAe :

L'Ae relève que les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- la consommation de ressources non renouvelables et les émissions de gaz à effet de serre induites par le projet à l'échelle des réseaux électriques des deux pays ;
- pour la partie terrestre : les zones humides, les périmètres de protection de l'alimentation en eau potable, la qualité des eaux, les haies et zones boisées et la biodiversité ;
- pour la partie maritime : les pollutions accidentelles, les habitats naturels et la faune marine.

Les recommandations de l'Ae portent principalement sur des précisions à apporter dans l'étude d'impact qui « manque de précision sur certaines caractéristiques et incidences du projet, ainsi que sur les mesures d'évitement et de réduction prévues et leur dispositif de suivi. »

Réponse RTE :

Dans son mémoire en réponse, RTE apporte des précisions point par point et signale les modifications qu'il compte apporter au dossier d'enquête. (Synthèse avis Ae §2-3 du rapport partie 1)

AVIS DU PREFET :

DDTM : limiter la surface artificialisée de la station de conversion et traiter La gestion des eaux pluviales .

Le projet de design de station de conversion devra limiter les surfaces imperméabilisées.

L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle étant impossible, un ouvrage de gestion des eaux pluviales sera réalisé par un ouvrage de 600m³, avec un débit de fuite vers l'un des ruisseaux qui longe l'opération.

Risque de submersion marine à Cléder et Sibiril : En phase travaux, il faudra veiller à la sécurité des personnes et des biens, en cas de vigilance vagues-submersions.

Les zones de stockage seront installées en dehors du périmètre du PPR. Diverses mesures sont prévues en cas de submersion : arrêt de chantier, mise en sécurité du personnel.

AUTRES AVIS :

Communauté de communes Pays de Landerneau :

étudier la réduction de l'emprise de l'imperméabilisation au niveau de la station de conversion et intégrer des solutions de gestion des eaux de pluie en lien avec les recommandations de la CLE du SAGE de l'Elorn. Une attention particulière devra être apportée au niveau des cours d'eau, destruction du lit mineur, modification des sections hydrauliques, altération de la qualité du milieu, risque de pollution accidentelle et ne pas aggraver le risque d'inondation.

Réponse RTE :

Le risque de colmatage des cours d'eau par effet de ruissellement, dus aux travaux, sera pris en compte.

La traversée de l'Elorn, sans doute par micro tunnelier, fera l'objet d'une attention particulière. La plupart des traversées se fera par buses.

Préfecture maritime :

Au vu des connaissances alors acquises, les impacts environnementaux du démantèlement devront être réactualisés.

Réponse RTE :

Concernant le démantèlement, RTE réalisera alors une étude, afin de déterminer la solution de moindre impact environnemental et optimiser les conditions du démantèlement éventuel. Une concertation sera alors menée.

Ifremer : Qualité de l'eau et turbidité

L'affirmation de l'absence d'impact des enrochements au-delà de -12m devrait être nuancée. L'absence de suivi de l'incidence des enrochements sur le transit sédimentaire n'est pas justifiée et aucun suivi faune, habitat, sédiment n'est prévu en phase d'exploitation. L'association turbidité en phase travaux et sécurité du chantier n'est pas claire et mériterait un suivi par prélèvements ponctuels.

Réponse RTE :

Suivant les profondeurs les enrochements seront orientés parallèlement à la direction du transport sur le fond marin afin de ne pas créer d'effet barrière notable sur le transit sédimentaire.

Un suivi faune, habitat et sédiment est prévu dans l'étude d'impact. La turbidité en sortie de forage sera inférieure aux valeurs maximales enregistrées lors d'épisodes de moyenne à forte agitation.

Commission Locale de l'eau (CLE)

Demande que des mesures complémentaires soient prises en compte dans le projet de la station de conversion, afin de limiter le plus possible, par le biais de méthodes alternatives, l'écoulement des eaux.

La Roche Maurice :

Un ruisseau, le Morbic, passant près de la station, risque en cas de forte augmentation du niveau de l'eau d'impacter de nombreux équipements publics et dégradera la biodiversité locale.

Réponse RTE :

Précise que son cahier des charges inclue un critère de mieux-disance pour les soumissionnaires qui prendront en compte ce paramètre de gestion des eaux de pluie. Les débits de fuites prévus dans ce futur bassin de 600m³ tiennent compte des limites autorisées dans le cadre du SDAGE.

Cléder :

Des risques de pollution des eaux en lien avec les travaux de forages entrainerait une perte de qualité des eaux de baignade.

RTE prendra de nombreuses précautions pour éviter les écoulements dans le milieu marin. En phase travaux, afin de limiter les risques de pollution, les fluides utilisés pour le forage seront redirigés vers la sortie de forage à terre afin d'être évacués puis traités au sein de filières adaptées.

QUESTIONS DE LA COMMISSION :

1/ Concernant les enrochements prévus en mer, pourriez-vous nous indiquer le volume envisagé et l'origine de ces roches, (maritimes, terrestres, lieu d'extraction) ? Quel traitement devront-elles subir pour être déclarées inertes ?

Réponse RTE :

La quantité de roches sera déterminée par l'attributaire du contrat câble (en cours d'appel d'offre) une fois qu'il aura terminé ses études détaillées. En effet, une étude précise des fonds marins et des risques associés ainsi que des moyens de protection dont il dispose est nécessaire afin de permettre au câblage de proposer la meilleure solution technique pour une zone donnée. Dans le cas de l'enrochement, il devra de plus mener une étude de stabilité et proposer un design qui répond à différents critères techniques. L'attributaire du marché pourra alors préciser à RTE la quantité ainsi que la granulométrie des roches nécessaires à l'enrochement sur les différentes zones concernées.

Suite aux études préliminaires, le linéaire d'enrochement a été estimé à une trentaine de kilomètres environ. Ainsi pour faciliter les chargements sur les bateaux, les roches sont généralement d'origine terrestre et proviennent de carrières en Europe proche de la mer et dotées d'infrastructures de chargement.

Ces roches doivent être inertes, c'est-à-dire non contaminées par des substances nocives pour l'environnement et les organismes vivants. Si besoin ces roches peuvent donc être nettoyées soit par la mise en œuvre de moyens mécaniques, hydrauliques et/ou vibratoires.

2.9.1.3 Appréciation de la commission :**APPRECIATION DE LA COMMISSION :**

La commission note les réponses complètes et documentées faites aux observations recueillies. Elle retient particulièrement les mesures énoncées dans les fiches thématiques du chapitre 7 de l'étude d'impact. Ces mesures ont pour but d'éviter de réduire les impacts liés principalement à la phase travaux de la mise en place du projet. La commission recommande de s'assurer du critère prédominant de ces mesures dans la rédaction des cahiers des charges des entreprises et du suivis réel et non déclaratif de leur mise en œuvre.

La commission retient que la pollution des eaux de baignades lors du forage dirigé sur le lieu d'atterrage par les fluides injectés est peu probable ainsi que la turbidité des eaux de baignade soit impactée.

Les passages des cours d'eau font l'objet de fiches descriptives des modes de franchissement envisagés qui prennent bien en compte la réduction des impacts éventuels.

La zone du Pont Neuf est bien identifiée dans le plan de prévention des risques de submersion marine et le pétitionnaire s'engage à ne rien stocker sur ces zones afin de ne pas accentuer le risque de submersion.

RTE n'est pas en mesure d'établir un bilan des gaz à effet de serre produits par ses projets. Cependant il fait un rappel du bienfondé du projet : accompagne le développement des énergies renouvelables et participe à la sécurité de l'alimentation électrique et la solidarité européenne.

2.9.2 Milieu naturel, faune, flore

2.9.2.1 Observations du public

Impact sur faune environnante ? Préservation du ruisseau aux abords du site, impact sur le cheptel des fermes aux abords, mise en place d'un suivi avec actions si besoin ? LAMAR-R-002

Réponse RTE :

Les derniers 800 m du tracé général étant classés en zone humide et habitats terrestres favorables dans le domaine vital pour certains amphibiens ainsi que l'escargot de Quimper, des mesures ont été prévues par RTE afin d'éviter l'impact sur l'ensemble des espèces concernées. Ces mesures sont recensées dans le chapitre 7 de l'étude d'impact qui détaille l'ensemble des mesures mises en oeuvre afin d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts du projet.

En particulier, la mesure terrestre n°29, p.51, s'applique dans le secteur du tracé général situé dans le boisement au nord-est du poste électrique existant. Elle consiste :

- à privilégier la coupe des arbres à la tronçonneuse de début septembre à début octobre, en dehors des périodes de reproduction de l'avifaune.

- à laisser en place les souches ainsi qu'à déposer les troncs dans le boisement, ainsi qu'à débroussailler à la main afin de rendre le site parfaitement ouvert.

- à éviter la destruction d'amphibiens par la mise en place d'un filet de protection sur l'ensemble du contour de l'espace de la zone de travaux en amont de leur période de reproduction. Ce dispositif sera mis en place et entretenu durant 2 saisons avant le début du chantier. En cas de récupération d'un amphibien, ce dernier sera déplacé dans un milieu favorable.

- à éviter la destruction d'escargots de Quimper en cherchant les individus dans la zone close des filets de protection au début des travaux et à les déplacer vers des milieux favorables.

La mesure terrestre n°30, p.52, du chapitre 7 consiste à éviter d'impacter le bassin permanent présent au sein de l'actuel poste électrique de la Martyre dans le cadre du passage de la liaison souterraine sur ce secteur. Cette mesure vise à éviter la destruction d'amphibiens et de préserver ce site de reproduction potentiel pour l'Alyte accoucheur.

Enfin, les ruisseaux à proximité de la future station de conversion ne seront pas impactés : l'un n'est pas concerné par le projet et l'autre sera traversé au droit de la buse existante.

Aucune mesure de suivi sanitaire n'est prévue pour le cheptel des fermes aux abords du projet.

Je souhaiterais connaître l'impact sur les espèces protégées installées dans notre environnement, chauve-souris, hirondelles DEMAT-@-002

Réponse RTE :

La demande de dérogation "espèces et habitats protégés" sollicitée dans le cadre du projet concerne exclusivement l'altération temporaire d'habitats à Escargot de Quimper et le déplacement d'individus des espèces protégées Escargot de Quimper, Alyte accoucheur, Crapaud épineux, Triton palmé, Salamandre tachetée, Grenouille verte et Grenouille rousse. Le chapitre 6 de la demande de dérogation présente les mesures associées aux incidences, dues à la mise en oeuvre du projet, relevées sur les espèces protégées et leurs habitats. La mise en oeuvre des mesures conduisent à la conclusion sur l'absence d'impact résiduel significatif sur les espèces protégées présentes dans l'emprise du projet (Chapitre 8 de la demande de dérogation). Au regard des mesures prises, des observations faites des espèces dans le cadre du projet et des aires de répartition des espèces, la mise en oeuvre du projet ne sera pas nature à remettre en cause l'état de conservation des espèces protégées identifiées dans ce rapport dans leur aire de répartition naturelle.

L'étude d'impact du projet prend en compte et étudie les effets du projet sur l'avifaune (dont l'hirondelle) et les chiroptères. Ainsi la mesure terrestre n°3, détaillée au chapitre 7 de l'étude d'impact, prévoit les mesures visant à préserver les haies longeant le tracé général. L'évitement des arbres tel que décrit précédemment permettra de conserver des habitats favorables à divers groupes faunistiques notamment : habitats de reproduction et de repos pour l'avifaune mais aussi les chauves-souris (Pipistrelle commune, Murin de Naterrer, etc.), continuités écologiques et axes de circulation pour tous les groupes dont les chauves-souris, préservation de la diversité globale du tracé général.

Enfin, la mesure terrestre n°16 prévoit une gestion spécifique des lumières lors des travaux à proximité de l'Elorn, en cas de passage en sous-œuvre. Cette mesure a pour objectif de réduire le dérangement des individus circulant aux abords de l'Elorn.

2.9.2.2 Avis recueillis

AVIS de l'AE :

L'Ae relève que les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- la consommation de ressources non renouvelables et les émissions de gaz à effet de serre induites par le projet à l'échelle des réseaux électriques des deux pays ;
- pour la partie terrestre : les zones humides, les périmètres de protection de l'alimentation en eau potable, la qualité des eaux, les haies et zones boisées et la biodiversité ;
- pour la partie maritime : les pollutions accidentelles, les habitats naturels et la faune marine.

Les recommandations de l'Ae portent principalement sur des précisions à apporter dans l'étude d'impact qui « manque de précision sur certaines caractéristiques et incidences du projet, ainsi que sur les mesures d'évitement et de réduction prévues et leur dispositif de suivi. »

Réponse RTE :

Dans son mémoire en réponse RTE apporte des précisions point par point et signale les modifications qu'il compte apporter au dossier d'enquête. (Synthèse avis Ae §2-3 du rapport partie 1)

AUTRES AVIS :

Préfecture Maritime :

Pour la phase travaux, les impacts restent, somme toute, relativement faibles. La seule vigilance émise est liée à la démarche d'éloignement des mammifères marins lors des opérations à la trancheuse. Comme cette mesure n'est uniquement menée que par observation, ces phases de travaux devront être obligatoirement conduites en journée ;

Lors de la phase d'exploitation, les impacts sont jugés faibles au vu des connaissances actuelles ; aucune mesure de suivi n'est prévue ;

Réponse RTE :

Concernant l'impact environnemental lié à la présence des cétacés, la détection acoustique d'animaux sera menée grâce à un hydrophone sur une durée de 30 minutes. Cette mesure MM7 « surveillance acoustique en phase travaux lors de l'utilisation de la trancheuse » vient en complément de la mesure MM6 « Mesure d'éloignement des mammifères marins lors des travaux à la trancheuse en milieu rocheux » et pourra être déployée en période nocturne. Les travaux seront donc menés 24 heures sur 24.

IFREMER : Habitats et peuplements benthiques

Les compléments manquent de précisions, l'effet permanent des enrochements sur la présence d'une nouvelle communauté d'invertébrés fixés n'est pas développé et les risques d'exposition d'organismes aux champs magnétique produit par le câble restent insuffisants.

Réponse RTE :

La connaissance actuelle ne permet pas de conclure sur l'évolution des milieux benthiques du fait de la mise en place des enrochements, mais cette dernière ne devrait pas modifier substantiellement les équilibres écologiques. Les études montrent que les effets du champ magnétique, mesurés sur les espèces benthiques et pélagiques, montrent une sensibilité à des niveaux supérieurs à 1 Mt (millitesla), alors que le champ magnétique maximal attendu est de 21.2 µT (microtesla).

QUESTIONS DE LA COMMISSION :

3/ Auriez-vous des informations relatives à l'impact éventuel des ondes électromagnétiques provenant du câble, sur la faune et la flore marine présentes en Manche sur le tracé de la liaison ? Des études très récentes semblent avoir été réalisées, concernant l'installation d'éoliennes en mer, au sujet des ondes électromagnétiques. Des mesures ont-elles été effectuées sur le tracé existant (IFA2) entre la Normandie et la Grande Bretagne ?

Réponse RTE :

À ce jour, toutes les informations à la disposition de RTE, relatives aux effets des champs électromagnétiques sur la faune et la flore marine, ont été intégrées aux dossiers soumis à enquête publique.

Il n'y a pas eu d'étude effectuée sur la liaison IFA2.

Ainsi, comme précisé dans le mémoire en réponse à la consultation des maires et des services et en réponse à l'avis de l'Ifremer, il est important de rappeler que l'intensité du champ magnétique généré par les câbles et du champ électrique induit décroissent très rapidement avec la distance au câble, l'effet est donc très localisé. De plus, les modélisations réalisées dans le cadre du projet Celtic Interconnector et présentées au Chapitre 1 de l'étude d'impact pour la liaison sous-marine, montrent des niveaux de champ faibles. Les valeurs modélisées sont présentées dans le tableau ci-après :

Mode de pose	Au-dessus de la liaison	À 5 m de l'axe de la liaison	À 10 m de l'axe de la liaison	À 15 m de l'axe de la liaison	À 100 m de l'axe de la liaison
Ensouillage	21,2 μ T	1,8 μ T	0,5 μ T	0,2 μ T	0,01 μ T
Enrochement	12 μ T	1,7 μ T	0,5 μ T	0,2 μ T	0,01 μ T

(.....rappel des éléments indiqués dans l'étude d'impact.....)

L. Albert finalise une thèse sur le Développement de méthodes de suivi de l'impact des champs électromagnétiques (CEM) émis par des câbles sous-marins sur la faune marine. Ses travaux portent sur l'effet des champs sur un panel d'organismes (raie, étrille, coquille Saint Jacques, moule, couteau).

Cette dernière vient également de publier un article établissant le non effet des champs (dans la gamme de puissance générée par des câbles) sur la raie bouclée (Albert L. et al., 2022).

À ce jour, les résultats complets de la thèse ne sont pas accessibles, cette thèse étant en cours de finalisation pour une soutenance prévue en 2022. Il est cependant possible de signaler que ses travaux établissent l'absence d'effets comportementaux notables sur l'ensemble de ces organismes.

Par ailleurs, Scott et Al., 2021, ont travaillé sur le tourteau *Cancer pagurus*. Les auteurs ont exposé les individus à trois doses de champs magnétiques (250, 500 et 1000 μ T) et rapportent des effets sur le comportement d'abritement et la synthèse d'enzymes impliquées dans le rythme circadien seulement à 500 et 1000 μ T. Ceci établit un effet seuil d'effets au-delà des valeurs d'émission des câbles

2.9.2.3 Appréciation de la commission :

APPRECIATION DE LA COMMISSION :

La commission retient les efforts de prise en compte de la problématique de la protection des mammifères marins lors de l'utilisation d'engins lourds et bruyant, pour la réalisation des tranchées sous-marine quand l'ensouillage n'est pas possible. Ainsi les mesures prévues pour les mammifères, MM6 pratique du slow-start (émission de bruit progressif) permettra de les éloigner du chantier.

En outre, l'étude d'impact remplit pleinement son rôle par un travail qui, sans être totalement exhaustif, couvre relativement bien l'ensemble des enjeux liés aux atteintes du milieu et à la biodiversité.

Les mesures engagées dans le cadre de la démarche ERC (éviter, réduire, compenser) traduisent une volonté du porteur de projet de minimiser au mieux les nuisances liées aux différentes phases du projet. Une vigilance est tout de même demandée, quant à l'application de ces mesures qui en pratique peuvent poser question (prise en compte de la petite faune sur les chantiers par exemple).

La commission demande que dans les dossiers d'appel d'offre figure l'obligation pour les entreprises de respecter ces mesures et qu'un contrôle indépendant de suivi soit réalisé durant le chantier.

2.9.3 Paysage

2.9.3.1 Observations du public

Des personnes, notamment des riverains, s'interrogent sur l'impact visuel et sur le paysage de la future station de conversion. Elle représentera un bâtiment de 20 m de haut, équivalent à un immeuble de 7 étages, ceci à 2km d'un site classé. Des plantations, haies et arbres sont-ils prévus pour en limiter les effets ?

Intégrer la station dans le paysage (obs. LAMAR R002, LAMAR R003, LAMAR R004) ; (obs. LAMAR C001 ; CLED-C-004) ; (obs. @004) ; prévoir un cahier des charges spécifiques, dès le passage du marché (mur végétal, forme courbe du bâtiment, haies et boisements à proximité (@014)).

La communauté de communes de Landerneau-Daoulas et la commune de la Martyre demandent de renforcer le volet intégration du projet dans son environnement, pour limiter l'impact visuel du bâtiment sur le secteur concerné (environnement proche et lointain) et pour réduire au maximum les potentielles nuisances sonores (obs.@006, @007).

REPOSE RTE :

Durant les travaux, les mouvements de terres, la présence d'engins, de zones de stockage, qui remplaceront l'aspect agricole (terres actuellement cultivées et pâturées) des parcelles concernées provoqueront une modification de l'aspect général du secteur d'aménagement. Toutefois, cette station sera insérée à proximité directe du poste de LA MARTYRE qui marque déjà fortement l'ambiance paysagère du secteur. De par la topographie du lieu, le site de travaux ne sera pas directement visible depuis les routes principales (routes départementales). En fonction de la topographie du site et de la présence de boisements, les hameaux présents aux alentours du site des travaux auront une vue plus ou moins directe sur ces derniers. Ainsi, les hameaux les plus proches et disposant le moins d'écrans végétaux entre eux et le site des travaux seront les hameaux situés au Nord. Il s'agira par exemple des hameaux de Trann Pér Traon Pérénez, Le Guilloc et Le Cran. Il s'agit pour la plupart d'exploitations agricoles et de quelques maisons d'habitation. La topographie ainsi que les boisements en place permettront de limiter les vues directes sur le site des travaux depuis le hameau d'Iscoat depuis lequel le site est un peu moins visible. Il en est de même pour les boisements situés le long de la route d'Iscoat qui empêcheront les vues directes depuis la route. Les hameaux plus lointains auront également une vue plus ou moins directe sur le site suivant le stade de développement de la végétation. Il s'agira par exemple des hameaux de Bot Caérel et Kerbalenec. Des aménagements pourront être envisagés avec l'accord des propriétaires concernés. L'insertion paysagère de la station sera étudiée précisément lorsque son design sera défini, c'est-à-dire lorsque l'entreprise attributaire de l'appel d'offres sera connue. RTE pourra alors, en lien avec l'équipe municipale de La Martyre et les riverains, définir les types de plantations et emplacements de plantations à retenir pour limiter l'impact visuel de la station. De même la couleur des bâtiments sera définie en lien avec l'équipe municipale.

2.9.3.2 Avis recueillis

AVIS de l'AE :

Soigner l'intégration paysagère de la station de conversion et d'inclure des photos montages dans l'étude d'impact.

Réponse de RTE

À ce stade de l'instruction des dossiers, il n'est pas possible de fournir des photos montages. Elles seront transmises par les soumissionnaires de l'appel d'offre de la future station et jointes à l'instruction du permis de construire.

AVIS DU PREFET : Avis de la DDTM du 5 juillet 2021

Compte tenu de la surface (emprise de 5 ha, surface du bâtiment de 5000 m², hauteur des bâtiments de 20 m), il faudra soigner l'intégration paysagère de la station de conversion et limiter la surface artificialisée.

Réponse de RTE

Dans le cadre de l'étude du design de la future station de conversion, RTE privilégiera la bonne intégration paysagère du site ainsi que la limitation des surfaces imperméabilisées.

QUESTIONS DE LA COMMISSION :

10/ Dans sa réponse à l'avis de la DDTM du 5 juillet 2021, concernant l'intégration paysagère de la station de conversion, RTE indique que, dans le cadre de l'étude du design de la future station de conversion, il privilégiera la bonne intégration paysagère du site. Sur l'incidence du projet sur les eaux pluviales, RTE estime que le projet de design de station de conversion devra limiter les surfaces imperméabilisées. Il précise également que des mesures seront prises pour limiter les émissions sonores en phase exploitation, pour respecter les dispositions de l'arrêté ministériel du 17 mai 2001.

Quels sont concrètement les moyens que RTE compte mettre en œuvre pour parvenir à ces résultats ? Y a-t-il notamment de prévu une phase de programmation du projet, dont le contenu, avec des objectifs précis à atteindre, permettrait de conditionner et d'encadrer le travail de conception du projet au niveau de l'insertion paysagère ?

REPOSE RTE :

L'insertion paysagère de la station sera étudiée précisément lorsque son design sera défini, c'est-à-dire lorsque l'entreprise attributaire de l'appel d'offres sera connue. RTE pourra alors, en lien avec l'équipe municipale de La Martyre et les riverains, définir les types de plantations et emplacements de plantations à retenir pour limiter l'impact visuel de la station. De même la couleur des bâtiments sera définie en lien avec l'équipe municipale.

2.9.3.3 *Appréciation de la commission :*

APPRECIATION DE LA COMMISSION :

L'impact du projet sur le paysage concerne essentiellement la station de conversion.

Son insertion dans le paysage est l'un des aspects du projet qui a généré beaucoup d'observations du public, de la communauté de commune de Landerneau-Daoulas, de la commune de la Martyre et des personnes publiques consultées.

C'est sans nul doute un point sensible du projet.

RTE indique que l'insertion paysagère de la station sera étudiée précisément lorsque son design sera défini, c'est-à-dire lorsque l'entreprise attributaire de l'appel d'offres sera connue. RTE pourra alors, en lien avec l'équipe municipale de La Martyre et les riverains, définir les types de plantations et emplacements de plantations à retenir pour limiter l'impact visuel de la station. De même la couleur des bâtiments sera définie en lien avec l'équipe municipale.

Cette démarche est à notre sens insuffisante.

La commission d'enquête estime en effet, que la station de conversion entraînera une modification permanente des perceptions paysagères dans l'environnement proche de la station de conversion. La situation de la station, en fond de vallée, la rendra particulièrement visible des villages alentours, particulièrement ceux qui sont situés sur les hauteurs.

La commission considère donc qu'il y a donc lieu de prendre les mesures complémentaires qui suivent.

La commission demande que le maître d'ouvrage, avant de lancer son appel d'offres de construction de la station, établisse un cahier des charges, qui fixera un minimum de règles en matière d'insertion dans le paysage, particulièrement en ce qui concerne l'adaptation optimale à la topographe du terrain (dire, comme le fait le maître d'ouvrage, que les terrassements se feront en déblais/remblais ne suffit pas), les hauteurs de constructions, les gabarits, les plantations d'accompagnement, ...

La commission estime qu'attendre que l'entreprise soit choisie pour se pencher sur l'insertion de la station de conversion dans l'environnement ne permettra que des aménagements à la marge.

La commission observe d'ailleurs qu'aucun plan précis de l'aménagement du site ne figure au dossier. Quelques illustrations de stations de conversion existantes laissent présager une infrastructure dont l'empreinte est loin d'être négligeable.

2.9.4 Milieu humain (santé, pêche, tourisme, agriculture, bruit)

2.9.4.1 *Observations du public*

Santé (ondes électromagnétiques) :

Plusieurs remarques et inquiétudes sont remontées quant à l'impact des ondes générées par la ligne continue sur la santé (@1,@5, @8, CLEDE R10). Ces inquiétudes portent sur la présence d'appareils médicaux et d'éventuels dysfonctionnements en présence de la ligne. Une autre intervention porte sur l'exposition des travailleurs agricoles qui sont très proches du sol. De manière générale, les doutes sur l'innocuité des ondes subsistent à travers les différentes observations et des demandes d'études complémentaires sont suggérées.

Agriculture

Les observations portent sur :

- l'impact éventuel sur les travailleurs agricoles (CLEDE R10) lorsqu'ils sont dans les champs (proximité de la ligne).
- l'impact du chantier lié à la saisonnalité des cultures (LAMAR-R4)
- l'impact du chantier sur les canalisations agricoles (LAMAR-C2 et SIBIR R3) et donc une vigilance lors de la phase chantier



Passage de canalisation agricole (obs LAMAR-C2)

Passage de canalisation agricole (obs SIBIR-R3)

- l'impact du chantier au niveau des circulations agricoles (LAMAR-C2 et DEMAT@10) notamment pour les exploitations où le trafic est important (employés, livraisons, passage d'engins agricoles...)
- l'impact du chantier sur les parcelles agricoles (DEMAT@13)

Tourisme et cadre de vie

Les observations sur la thématique tourisme sont centrées sur l'impact du chantier au niveau des locations côtières, notamment à proximité de la zone d'atterrissage, où des propriétaires (DEMAT@9, SIBIR-R-2) craignent une décote de leur bien et se posent la question d'éventuelles compensations financières.

Du point de vue des riverains de Port Neuf, une vigilance est exprimée quant au passage de la ligne à proximité des habitations. Ce collectif d'habitants (CLEDE-C2, CLEDE-R6 et 7) souhaite que la ligne ne passe pas au pied des murs de soutènement et évite les réseaux enfouis existants.

Un autre point de vigilance (DEMAT@12) est soulevé concernant l'érosion du littoral et la probable montée du niveau de la mer. Les conséquences vibratoires de la foreuse sont montrées du doigt (CLEDE-R9), ainsi que les autres nuisances liées au chantier (poussières, bruit, boue, déviation de circulation). La question des nuisances et de leur suivi est aussi soulevée (DEMAT@-8), notamment sur les modalités de suivi du chantier et les risques de pollution associés. Dans cette observation, le pétitionnaire souhaite avoir davantage de détail sur le bilan énergétique du projet dans son ensemble et son bien-fondé. Les inquiétudes quant aux nuisances sonores sont aussi remontées de la part de la commune de la Martyre et de la CC de Landerneau DAOULAS (DEMAT@-7 et DEMAT@-6)) mais aussi des riverains (DEMAT @-14)

Plusieurs interrogations ont été formulées sur la pertinence du tracé final vis-à-vis d'intérêt professionnels et certains enjeux politiques liés à l'agriculture notamment (CLEDE-R1 et R5).

Enfin, plusieurs demandes abondent pour qu'un enfouissement des réseaux existant soit engagé en même temps que ce projet (CLEDE-C-1)

Réponse RTE :

Santé :

Dans ces différentes réponses sur ce thème, RTE renvoie aux connaissances existantes sur le projet : Les champs magnétiques émis par les liaisons à courant continu sont statiques (à fréquence nulle - voir annexe au document word). Une paire de câbles à courant continu, comme celle de CELTIC INTERCONNECTOR, émettra, à l'aplomb du câble, un champ magnétique de même ordre que celui du champ magnétique terrestre en France. Au niveau des résidences les plus proches, le champ sera bien plus faible et les variations par rapport au champ terrestre seront à peine mesurables, sachant que par ailleurs, le champ magnétique terrestre n'est pas parfaitement homogène, comme le montrent les cartes marines (qui indiquent les déviations pour les compas marins). Par ailleurs, même quand il y a des écarts significatifs d'exposition des populations selon l'endroit où elles vivent (par exemple de 40 à 60 µT entre le nord et le sud de l'Australie), rien ne laisse à penser que ces écarts puissent avoir un quelconque effet sanitaire. Aucune étude n'a émis une telle hypothèse.

De plus il est rappelé que le projet s'inscrit en accord avec les réglementations françaises (décret 2002-775 du 3 mai 2002.) et européennes qui limites l'exposition à 400 000 μ T.

Concernant la proximité des travailleurs agricole avec la ligne, elle est aussi sans impact sur leur santé au regard des informations décrites ci-dessus.

Agriculture :

L'impact sur les travailleurs agricoles est traité dans le paragraphe ci-dessus.

Concernant le respect de la saisonnalité des cultures, RTE adaptera dans la mesure du possible la planification des périodes d'intervention en terrain agricole en fonction des cultures communiquées par les exploitants.

Sur l'impact du chantier sur les canalisations agricoles et la circulation, les accès pourront être maintenus depuis l'un des deux côtés de la route. Des temps d'information seront consacrés aux habitants et exploitants agricoles riverains en amont du commencement des travaux.

Sur l'impact des espaces cultivables, RTE a pris l'engagement pendant la concertation de 2019 de privilégier une implantation en bordure de parcelle agricole, en accotement ou sous la chaussée, afin d'éviter au maximum l'impact sur les parcelles cultivées. Aujourd'hui, la majeure partie du tracé général proposé répond à cet engagement.

Tourisme et cadre de vie :

Impact sur la valeur immobilière et indemnisation :

Sur la question de l'impact sur la valeur des biens immobiliers, RTE rappelle que les chambres d'atterrages et les câbles seront entièrement souterrains. L'ouvrage sera ainsi invisible une fois les travaux achevés. Au regard de ce qui précède, il n'y a pas de préjudice visuel pour les maisons situées à proximité de ces ouvrages, ni de dépréciation de la valeur du bien immobilier en raison de la présence de ces ouvrages souterrains.

Le calendrier des opérations d'atterrage, qui peuvent être dissociées des opérations en mer, sera défini en tenant compte, autant que possible, des saisonnalités écologiques et humaines et en veillant à tenir compte des enjeux principaux issus de la concertation. RTE communiquera un an à l'avance le programme prévisionnel et le précisera 3 à 6 mois avant le début des travaux. Ainsi, d'une part, RTE communiquera de façon régulière sur le planning chantier du forage. D'autre part, il est envisageable d'installer des solutions de réduction de bruit, éventuellement de brise vues afin de limiter l'impact en phase de réalisation du forage, tant sur l'aspect visuel que sonore.

Par ailleurs, il est rappelé que les conditions d'indemnisation des préjudices liés aux travaux publics sont fixées par la jurisprudence. La réparation d'un préjudice se fait donc au cas par cas et est ainsi subordonnée à la double condition que ce dommage présente un caractère « anormal et spécial ». Un préjudice est notamment qualifié de spécial s'il ne concerne qu'un nombre limité de personnes, et d'anormal s'il excède la gêne que ces travaux sont inévitablement ou naturellement susceptibles de provoquer, c'est-à-dire les préjudices normaux et communément supportés par les riverains de ces travaux.

RTE a pris note des sollicitations concernant les locations saisonnières et pourra étudier les demandes dûment justifiées des propriétaires concernés, qui estiment subir des pertes financières remplissant les critères sus évoqués durant la période de travaux.

Proximité de la ligne aux habitations :

Sur la question de la proximité de la ligne avec les habitations, RTE rappelle que le positionnement de la liaison électrique en accotement opposé aux habitations sera recherché autant que possible. Néanmoins, l'implantation devra aussi être compatible avec la présence d'un certain nombre de réseaux enterrés déjà présents dans la zone (eau potable, assainissement, distribution électrique, téléphone, etc.).

La liaison souterraine sera installée au niveau de l'emprise routière (chaussée ou accotements) ou au sein de parcelles agricoles.

À ce stade, RTE ne peut s'engager sur une distance minimale mais rappelle que la liaison électrique respectera les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique prévues par l'Arrêté du 17 mai 2001.

Enfin, dans le cas de constructions des deux côtés de la route, l'implantation de la liaison se fera sous la chaussée en fonction de l'implantation des réseaux existants.

Dans le cadre des questions liées à la montée des eaux, le secteur d'atterrage n'est pas concerné par le PPR. Sur les questions de nuisances vibratoires, des contrôles d'huissier seront proposés aux riverains directs du chantier.

Bilan énergétique du projet

Sur le bilan énergétique du projet, RTE n'est pas en mesure d'établir un bilan des émissions de gaz à effet de serre de ses ouvrages (en phase travaux et en phase exploitation). De façon plus globale pour l'ensemble de ses projets, RTE travaille à l'établissement d'une méthode afin d'être capable de fournir dans le futur des éléments de GES sur ces projets.

Précisions sur le bien-fondé du projet :

Le projet Celtic Interconnector contribue aux objectifs de transition énergétique et de lutte contre le changement climatique :

- Il permet d'accompagner le développement des énergies renouvelables électriques et la décarbonation du mix électrique ;
- Il permet de renforcer la sécurité d'alimentation électrique
- Il permet de développer la solidarité électrique européenne.

L'intérêt général du projet à travers ces 3 axes a été reconnu et confirmé à plusieurs reprises par la Commission européenne, via le statut de Projet d'Intérêt Commun accordé au projet et via l'attribution d'une subvention européenne à hauteur de 530 millions d'euros. D'autre part, le bilan des gaz à effet de serre se veut avant tout positif à travers :

- La réduction des émissions de CO2 due à l'appel à des moyens de production d'électricité décarbonés en substitution de moyens de production d'électricité carbonés grâce au projet CELTIC est estimée à 823 ktonnes/an ;
- Le volume d'énergie renouvelable mieux intégrée au système électrique européen, grâce au projet CELTIC, est évalué à 1808 GWh/an.

Nuisances sonores

Concernant les nuisances sonores éventuelles, le chapitre 7 de l'étude d'impact présente aussi plusieurs mesures visant à réduire les gênes pouvant être occasionnées en phase chantier. Ainsi, la mesure terrestre n°17 décrit les dispositions qui seront prises afin de maintenir la continuité des déplacements et garantir la sécurité des usagers des différentes voies. La mesure terrestre n°27 décrit les mesures qui seront mises en place pour la réduction des nuisances générées en phase travaux et l'information du public. À la demande de RTE, l'entreprise travaux peut être tenue d'organiser des réunions d'information à destination des tiers. L'entreprise travaux peut également solliciter directement l'organisation de telle réunion.

L'entreprise travaux a alors la responsabilité de planifier, d'organiser et de participer aux réunions dont l'objectif est de transmettre de l'information aux tiers et propriétaires sur le chantier. Ces réunions de présentation et d'information doivent avoir lieu deux mois avant le début du chantier dans le secteur concerné.

Des mesures spécifiques sont prévues pour les travaux se situant à proximité des résidences :

- Préserver l'accès piéton aux domiciles à tout moment et garantir l'accès aux véhicules au moins deux fois par jour (pour les trajets domicile-travail ; le matin et le soir) ;
- Limiter au maximum la circulation des engins de chantier et camions ;
- Limiter les nuisances liées au bruit et vibrations générés par le chantier, notamment en dehors des horaires de travail ;
- Limiter l'émission de poussière et garantir un nettoyage convenable des alentours du chantier.

Les riverains directs du chantier sont également concernés par les mesures suivantes :

- Information directe par voie postale en amont des travaux ;
- Information directe lors de réunions hebdomadaires sur l'avancée quotidienne du chantier, les conditions d'accès au domicile (voie piétonne et voie routière) et les horaires de chantier.
- Information directe mensuelle par voie postale sur les travaux les plus longs.

Trois mesures de réduction des effets de la partie terrestre du projet en phase travaux sont prévues au sein du chapitre 7 de l'étude d'impact.

La mesure terrestre n°20 décrit l'ensemble des mesures en faveur de la préservation de la qualité des eaux souterraines du captage de Porlazou et de la préservation de la qualité des eaux superficielles dans le bassin versant de l'Elorn, à proximité du captage de Pont Ar Bled. La mesure terrestre n°21 décrit les mesures relatives à l'assainissement pluvial du projet de la station de conversion. Enfin, la mesure terrestre n°22 décrit la mesure relative au traitement acoustique de la future station de conversion.

Poids des lobbys et comité professionnels dans le choix final du fuseau

Au sujet du poids de certains comités dans les choix du tracé final, RTE rappelle qu'en 2018 - 2019, une concertation "Fontaine" a été mise en place et a permis de dégager plusieurs propositions d'implantation des

ouvrages électriques au sein d'une aire d'étude. L'objet de cette démarche était de retenir une proposition la moins impactante possible au regard de nombreux enjeux : activité économique, environnement, tourisme, patrimoine, agriculture, vie quotidienne...

Cette concertation s'est tenue sous l'égide du sous-préfet de Morlaix qui a validé pendant la réunion plénière organisée le 5 juillet 2019 le fuseau de moindre impact retenu parmi les différentes propositions.

En parallèle, une concertation préalable sous égide de deux garantes de la Commission Nationale du Débat Public s'est tenue du 29 janvier 2019 au 10 avril 2019. Ce temps d'écoute et d'échange avec le grand public a associé les parties prenantes de la manière la plus large possible. Cette concertation a donné lieu à des réunions publiques, des permanences locales et à l'utilisation de stands mobiles ainsi qu'à des cercles de travail et des réunions thématiques complémentaires. Des outils d'expression écrite, d'information et de communication ont accompagné ce déploiement.

Les études ainsi menées et une écoute par RTE des attentes de la profession agricole tout en intégrant l'ensemble des autres enjeux mis en évidence pendant la concertation préalable ont permis d'aboutir au fuseau de moindre impact validé par le Ministère de la Transition Écologique le 25 octobre 2019.

Le tracé général du projet Celtic Interconnector sur lequel est déposé l'ensemble des demandes d'autorisations correspond à une surface réduite au sein de ce fuseau identifiée comme étant de moindre impact et dans laquelle la future interconnexion et tous ses ouvrages seront installés.

Enfouissement des réseaux

Enfin sur la question des possibilités d'enfouissement, RTE rappelle que l'engagement d'étudier la possibilité d'un enfouissement au droit du quartier Kerfiat a été pris lors de la réunion publique de Cléder le 29 septembre 2021. Comme précisé lors de cette réunion, RTE n'est cependant pas propriétaire des réseaux des autres concessionnaires.

Il appartient à la mairie d'émettre une demande d'étude auprès de différents concessionnaires : l'Autorité Organisatrice de la Distribution d'Électricité (AODE), le Syndicat Départemental d'Énergie et d'Équipement du Finistère (SDEF), le concessionnaire Enedis pour le réseau électrique basse tension et Orange pour le réseau de télécommunications afin de déterminer la possibilité d'enfouir ces réseaux et définir les éventuelles modalités d'exécution.

2.9.4.2 Avis recueillis

AVIS de l'AE :

L'Ae recommande de prévoir des mesures de réduction (en termes de bruit, de poussière) des incidences du projet en phase chantier ainsi qu'un suivi des pollutions et nuisances (bruit, champ électromagnétique, risques technologiques) potentiellement générées en phase d'exploitation.

AVIS DU PREFET :

Agriculture :

La DDTM demande des compléments sur les parcelles impactées (sous forme SIG)

Bruit et nuisances :

La DDTM demande une vigilance dans les mesures acoustiques de la future station de conversion

L'ARS avait demandé la mise en place d'une concertation avec les riverains spécifiquement sur les champs électromagnétiques.

Agriculture :

La DDTM demande des compléments sur les parcelles impactées (sous forme SIG)

AUTRES AVIS :

Pêche :

La mairie de Cléder souhaite davantage d'informations sur l'interdiction de pêche sur la zone de travaux en mer durant le chantier. La DDTM abonde aussi pour une meilleure communication des usagers de la mer en phase de chantier.

QUESTIONS DE LA COMMISSION :

5-Dans le cas de constructions situées en bord ou à proximité de route, gardez-vous un passage du câble sur l'accotement d'en face ? Quelle sera la distance minimale à observer, par rapport à la propriété privée ?

Dans le cas de constructions des 2 côtés de la route, quelle solution technique envisagez-vous ? (Kerfiat, Kergodalar à Saint-Vougay, Le Créach à Plougar, Roc'h Vihan, Créach Guial à Bodilis...)

Réponse RTE :

5- Le positionnement de la liaison électrique en accotement opposé aux habitations sera recherché autant que possible mais ne sera pas toujours possible (habitations des deux côtés, présence de réseaux existants, etc.).

La liaison souterraine sera installée principalement au niveau de l'emprise routière (chaussée ou accotements) ou au sein de parcelles agricoles. À ce stade, RTE ne peut s'engager sur une distance minimale mais rappelle que la liaison électrique respectera les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique prévues par l'Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique. Enfin, dans le cas de constructions des deux côtés de la route, l'implantation de la liaison se fera sous la chaussée en fonction de l'implantation des réseaux existants.

2.9.4.3 *Appréciation de la commission :*

APPRECIATION DE LA COMMISSION :

Santé :

Les observations recueillies traduisent assez bien les centres d'intérêt portés par la population ayant pris part à cette enquête. Si les questions d'environnements « naturels » sont peu soulevées, l'environnement humain et les nuisances éventuelles ont nettement plus mobilisés. Malgré une communication et une information active sur l'innocuité de la ligne, des inquiétudes de riverains subsistent encore à ce niveau. Pour cela, la commission estime que RTE a apporté des réponses claires et précises. Elle n'en reste pas moins vigilante sur de nouvelles données et connaissances en la matière, qui pourraient renforcer ou non ce consensus scientifique.

Concernant le chantier, là encore, RTE présente des réponses pertinentes aux interrogations des riverains et des nuisances éventuelles. Un bémol peut être soulevé sur certains secteurs qui pourraient être considérés comme « points chauds », à savoir les 5 hameaux cités en question 5 (ci-dessus). En effet, ces secteurs habités, où le passage de la ligne représente un « goulot » entre les maisons ou à proximité, auraient pu faire l'objet d'une étude plus précise concernant le passage des réseaux existants et de précisions plus rassurantes sur le passage précis de la ligne, le tout dans un souci de transparence vis-à-vis du voisinage. En conséquence, la commission demande un passage sous chaussée et non en accotement afin de garantir une certaine distance avec les maisons d'habitation dans le but de rassurer les riverains.

Pêche professionnelle

La gêne occasionnée pour la pêche professionnelle ou de loisir ne concernera que la phase travaux. La commission approuve l'information des professionnels par voie officielle, ainsi que l'étude d'éventuelles indemnités en cas d'interdictions ponctuelles ou impossibilité de travailler du fait de la présence de bateaux affrétés par RTE.

Pêche récréative et plaisance :

La commission retient qu'en réponse aux diverses observations, RTE sollicitera les associations de plaisanciers, yacht clubs, capitaineries du secteur situé entre Brest et Paimpol, à partir du deuxième semestre 2022, afin de définir les contacts et le mode d'information les plus adaptés à ces publics. En effet ces derniers sont moins susceptibles d'être informés par les canaux officiels.

Agriculture :

Le projet semble à la commission, ne pas porter atteinte à l'activité agricole pour les raisons suivantes : le choix d'un fuseau de moindre impact privilégiant le passage en bord de parcelles, préservant les cultures existantes, évitement des secteurs AOP oignons de Roscoff, des lieux d'implantation éventuelle de futures serres et de bâtiments d'élevage. La mesure spécifique MT11 est un engagement à reconstituer après travaux, l'ordre des couches de terre, garant de la richesse agronomique de ces sols.

Circulation des riverains :

La commission approuve les différentes mesures mises en place par RTE pour garantir la libre circulation des agriculteurs ainsi que celle des riverains et son engagement à procéder au recensement et à la prise en compte des cas particuliers.

Bruit :

La commission note que le maître d'ouvrage doit réaliser des traitements acoustiques au droit des transformateurs, murs bétons, panneaux absorbants. La commission retient favorablement l'engagement de RTE, de procéder à des mesures, après mise en service, auprès des maisons situées à proximité de la station de conversion et recommande de prendre toutes les mesures afin d'atténuer la gêne éventuelle occasionnée auprès des riverains.

Concernant le bruit en phase chantier, les nuisances ne devraient pas excéder celles d'un chantier de travaux publics traditionnel.

Tourisme :

Les principales inquiétudes concernent le chantier d'atterrissage et le bruit induit par le forage dirigé. La commission retient que des murs pare-sons pourront être mis en place et des panneaux brise-vue pour réduire l'impact, le chantier étant situé au bord du GR34, chemin des douaniers et proche de plages (crac'h zu) à forte fréquentation en période touristique. Concernant les locations touristiques proches de ce chantier, la commission demande qu'une procédure précise soit mise en place pour informer suffisamment à l'avance (1 an) du planning du chantier et de procéder à l'évaluation des éventuelles pertes d'exploitation dues à la baisse de qualité et de standing de la location (vue mer bloquée par le chantier, bruit, difficulté d'accès.)

3 Conclusions et avis

Après avoir :

- étudié le dossier d'enquête mis à la disposition du public dans son ensemble,
- procédé à des visites sur le tracé de la ligne,
- constaté le bon déroulement de l'enquête publique elle-même, du 29 novembre 2021 à 9h, au 11 janvier 2022 17h,
- tenu 17 permanences et reçu 47 personnes,
- analysé les 44 observations recueillies,
- dressé le procès-verbal de synthèse et l'avoir commenté par visio conférence, le 18 janvier 2022, aux personnes en charge du dossier chez RTE,
- recueilli en retour la réponse de RTE par mail le 28 janvier 2022,

nous estimons que le public a été correctement informé de l'ouverture et de la tenue de l'enquête sur le projet Celtic Interconnector et que les documents papier mis à disposition dans les mairies de Cléder, Sibiril, La Martyre, Bodilis et Plouzévédé, et en version numérique sur le registre dématérialisé, sur le site de la Préfecture du Finistère, ont permis à celui-ci de prendre connaissance du projet.

La commission exprime ci-après son avis qui s'appuie sur son analyse et ses convictions personnelles acquises pendant l'enquête.

Appréciation globale de la commission sur le projet dans son ensemble

La commission a souhaité donner une appréciation d'ensemble au projet, qui comprend 7 volets administratifs différents, mais transversaux pour un projet global.

Le projet présente un triple intérêt :

- Il renforce la sécurité en approvisionnement en électricité de la France, en permettant d'importer les surplus de production électrique d'Irlande. Pour exemple, actuellement RTE communique sur les difficultés liées aux pannes de certaines centrales nucléaires ; cela permettrait en partie de faire face à de tels aléas et aussi à des pointes de consommation d'électricité.

- Il contribue à accompagner la transition énergétique en augmentant la part des énergies renouvelables dans l'offre énergétique de la France, l'électricité importée d'Irlande provenant de l'éolien ;
- Il participe de la solidarité européenne en permettant à l'Irlande d'accéder au marché européen intégré de l'électricité ; ce serait son unique liaison avec un pays membre de l'union européenne ; le projet a été reconnu par l'Union européenne en 2013, comme Projet d'Intérêt Commun (PIC).

RTE a publié le 25 octobre 2021, un rapport déclinant 6 scénarios de la consommation électrique à l'horizon 2050. La progression du besoin d'au moins 35 %, quel que soit le scénario, met en évidence l'enjeu primordial que représente l'approvisionnement en électricité et son rôle dans la distribution. En effet, une « méga » panne présenterait un gros risque pour les populations, avec des incidences sur la distribution d'eau potable, les hôpitaux, la sécurité urbaine, ...

L'impact sur les milieux physiques et la biodiversité a été bien appréhendé et les différentes mesures de réduction et d'évitement prévues représentent des réponses satisfaisantes au regard des nombreux enjeux inhérents au projet. Certains points méritent cependant d'être améliorés ou précisés Ils sont repris et détaillés dans les conclusions à suivre.

3.1 Conclusions et Avis Demande d'Autorisation Environnementale

Cette demande concerne les incidences que le projet peut avoir sur l'environnement. Le porteur de projet a réalisé, à cet effet, un rapport d'incidence sur l'environnement (« étude d'impact »), qui a pour objet de décrire et d'apprécier les incidences notables, directes et indirectes sur différents facteurs comme la santé, la biodiversité, le sol, l'eau, le climat, le paysage, ... Ce rapport comporte les mesures proposées pour éviter ou réduire ces incidences.

La commission estime que l'étude d'impact a largement abordé la problématique des impacts liés au projet. Les mesures d'évitement et de réduction ont été précisées et enrichies, suite à la consultation des personnes publiques.

Partie Maritime

Le tracé maritime emprunte un couloir situé en dehors des périmètres Natura 2000, allégeant les contraintes environnementales dans l'exécution du projet.

La commission estime que la mise en place de la liaison sous-marine fera appel à des techniques éprouvées, favorisant la résilience écologique du milieu. La préservation des mammifères marins, lors de la mise en place de la liaison sera garantie par des mesures spécifiques d'éloignement.

Les émissions électromagnétiques générées par ces câbles, ne semblent pas, au regard de la communauté scientifique, avoir d'impact notable sur l'écosystème marin.

La crainte de la pollution des eaux de baignades, par des fluides injectés lors du forage dirigé sur le lieu d'atterrissage, paraît bien appréhendée par le pétitionnaire et la turbidité des eaux de baignade ne devrait pas être impactée.

Enfin la liaison terre mer sera réalisée par forage dirigé sous la côte et la mer (-12m) sur 500 m, ne modifiant en rien le paysage, le chemin des douaniers, la configuration des fonds marins et la vie sous-marine en bord de côte.

Partie terrestre

L'impact principal concerne la phase travaux de la liaison souterraine (40 km).

Le fuseau de moindre impact a été modifié durant la période de concertation, pour répondre aux considérations économiques, en particulier celles du monde agricole, ainsi qu'aux enjeux d'évitement des zones humides existantes, notamment à l'approche de la station de conversion.

Ainsi, le choix du fuseau, suivant principalement les voiries existantes, à la demande des élus, ou en bordure de parcelles privées (15km), limite les incidences sur les parcelles cultivées et sur le milieu naturel. Une demande de dérogation aux espèces protégées permettra de procéder à des déplacements d'individus pour les mettre à l'abri durant le chantier sous le couvert d'un prestataire externe (écologue).

Le franchissement des cours d'eau fait l'objet de fiches détaillées et le passage de l'Elorn sera réalisé par forage dirigé, limitant les risques de modifications hydrauliques.

La commission souligne, qu'une fois les tranchées refermées, les routes, les accotements et les parcelles cultivées retrouveront leur fonction d'origine et que seule une bande de 5m sur 40 km fera l'objet d'une servitude, inconstructibilité et impossibilité de planter des arbres. Cette servitude n'empêchera pas de reprendre la principale activité du secteur, le maraîchage, d'autant qu'une mesure de réduction prévoit la reconstitution de l'ordre des couches du sol, critère déterminant des secteurs classés AOP oignons de Roscoff.

Seule la construction de la station de conversion, entraînera une artificialisation définitive d'environ 5ha de terres agricoles.

Paysages

En dehors de la période travaux, ceux-ci seront uniquement durablement impactés par la station de conversion.

Ce sujet a fait l'objet d'une réserve et d'une recommandation dans la partie déclaration de projet et modification du PLUi du Pays de Landerneau-Daoulas.

Santé

Malgré une communication et une information active sur l'innocuité de la ligne, des inquiétudes de riverains subsistent encore à ce niveau. Pour cela, la commission estime que RTE a apporté des réponses claires et précises. La commission n'en reste pas moins vigilante sur de nouvelles données et connaissances en la matière, qui pourraient renforcer ou non ce consensus scientifique.

Concernant le passage de la liaison sur voirie bordée de maisons d'habitation de chaque côté, la commission demande un passage sous chaussée et non en accotement, afin de garantir une certaine distance avec les maisons d'habitation dans le but de rassurer les riverains.

La commission approuve les différentes mesures mises en place par RTE pour garantir la libre circulation des agriculteurs, ainsi que celle des riverains, et son engagement à procéder au recensement et à la prise en compte des cas particuliers, nécessitant des soins médicaux ou d'autres interventions de service à la personne.

La commission retient les mesures que RTE s'est engagé à mettre en place pour limiter l'impact sonore et visuel des travaux de construction de la station d'atterrissage, située dans un secteur touristique à haute fréquentation et susceptible d'affecter les locations saisonnières proches : parois brise-vue et murs pare sons, ainsi que d'éventuelles indemnités en cas de perte d'exploitation.

Pour toutes les raisons énoncées ci-dessus, la commission estime que la dimension environnementale du projet a été bien appréhendée par le pétitionnaire, qui a mis en place des mesures d'évitements et de réductions adaptées et complétées suite aux observations du public et aux questions de la commission d'enquête.

En conséquence, la commission émet un **avis favorable** à la demande d'autorisation environnementale.

Fait à Cléder
Le 10 février 2022

Christine Bosse
Présidente de la commission

Michel Fromont
Membre de la commission

François Boulland
Membre de la commission



3.2 Conclusions et Avis Concession d'utilisation du domaine public maritime

Cette demande a pour objet d'autoriser le porteur de projet à utiliser le domaine public.

Les articles L 2124-1 et suivants et R. 2124-1 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques disposent en effet que toute utilisation du domaine public maritime nécessite une autorisation.

La présente autorisation est sollicitée pour une durée de 40 ans, qui apparait proportionnée au montant de l'investissement prévu : 1 milliard d'euros à +/- 10%. La Commission européenne, a alloué au projet Celtic, une aide au financement de 530,7 millions d'euros ; la répartition du reste à charge est fixée à 35% pour la France et 65% pour l'Irlande.

Ce projet impacte le domaine public à double titre : les activités sur la mer et l'environnement faune, flore, sédiments et enrochements maritimes.

Durant la phase travaux, la mise en place des câbles sous-marins nécessitera un ou plusieurs navires, qui constitueront des obstacles à la navigation, entraînant l'interdiction de navigation et de pêche dans un périmètre de sécurité.

La commission estime que les mesures d'information prévues par le porteur du projet à destination des professionnels de la mer, voie officielle, mais également la mise en place d'une convention décrivant les mesures mises en œuvre pendant les travaux ainsi que les éventuelles indemnités en cas d'interdictions ponctuelles ou impossibilité de travailler du fait de la présence de bateaux affrétés par RTE, contribueront à une réelle prise en compte de la gêne occasionnée, durant les 3 campagnes envisagées entre 2024 et 2026.

Concernant la pêche récréative et la plaisance, la commission retient que RTE sollicitera l'ensemble des associations de plaisanciers, yacht clubs, capitaineries du secteur situé entre Brest et Paimpol, à partir du deuxième semestre 2022, afin de définir les contacts et le mode d'information qui seront être plus adaptés à ces publics que les obligations réglementaires.

La commission estime que les mesures de vigilance, repérage, et éloignement des mammifères marins, lors de la mise en place du câble de jour comme de nuit, seront à même de réduire, voire d'éviter les dommages éventuels sur cette population déjà bien impactée par ailleurs.

Les travaux d'ensouillage et d'enrochement perturberont et modifieront le milieu. Cependant, d'après des études scientifiques récentes menées sur l'installation de câbles sous-marins (Projet SPECIES 2017-2020), celui-ci semble faire preuve de résilience écologique et devrait se reconstituer après travaux.

Ainsi, la commission retient que des mesures de suivis environnementaux sont fixés dans le projet de convention de Concession du Domaine Maritime établi par le préfet. La commission d'enquête estime que la création et les conditions de fonctionnement d'un tel comité par le Préfet sont tout à fait de nature à s'assurer que les prescriptions édictées en matière environnementale seront respectées.

Pour toutes ses raisons, la commission émet un **avis favorable** au projet de convention de Concession d'Utilisation du Domaine Public Maritime.

Fait à Cléder
Le 10 février 2022

Christine Bosse
Présidente de la commission

Michel Fromont
Membre de la commission

François Boulland
Membre de la commission



3.3 Conclusions et Avis Déclaration de projet station de conversion

Conformément aux dispositions de l'article L.300-6 du code de l'urbanisme, cette demande, visant à justifier l'intérêt général de l'opération, a pour objet de permettre la mise en compatibilité du Plan Local d'urbanisme intercommunal du pays de Landerneau-Daoulas, qui est concerné par la création de la station de conversion de la Martyre.

Les **éléments favorables**, qui apparaissent à la commission d'enquête comme pouvant justifier l'opération, sont les suivants :

- Intérêt technique et effets attendus : cette station a pour objet de convertir le courant continu en courant alternatif et vice versa ; son intérêt est naturellement étroitement lié à l'intérêt même de l'ensemble du projet de liaison électrique, tel qu'il a été exposé précédemment.
- Justification du choix de l'emplacement de la station en Bretagne : deux lignes existantes à 400 000 V relient déjà le site de la Martyre au reste du réseau français (garantie en cas de perte d'une des deux lignes) ; c'est aussi géographiquement le poste français le moins éloigné de l'Irlande. L'autre poste électrique envisagé, situé à Plaine Haute près de St Briec, ne répond pas à ces deux critères.
- Justification du choix du site retenu sur la commune de la Martyre : deux autres emplacements situés à l'est du poste électrique avaient été aussi envisagés. Celui retenu à l'ouest présente le moins d'inconvénient : absence d'une majorité d'espaces naturels sensibles, situation topographique plus favorable à l'insertion paysagère, éloignement plus important des habitations existantes, besoin en linéaire pour la liaison électrique moins important.
- Au niveau du milieu naturel, le site choisi, permet d'éviter une zone humide.

Ceci étant, des **points de vigilance** apparaissent au niveau de l'insertion de la station dans le paysage, de l'impact sur le réseau hydrographique et de la qualité des eaux de la rivière située à l'est et enfin pour la biodiversité.

- Pour le premier point, et compte tenu que la station entraînera une modification permanente des perceptions paysagères dans l'environnement proche de la station de conversion, la commission demande que des mesures complémentaires soient prises par le maître d'ouvrage avant de lancer son appel d'offres de construction de la station.

Il conviendra notamment d'établir un cahier des charges, qui fixera un minimum de règles en matière d'insertion dans le paysage, particulièrement en ce qui concerne l'adaptation optimale à la topographe du terrain, les hauteurs de constructions, les gabarits, les plantations d'accompagnement et tout moyen permettant de réduire l'impact paysager.



Figure 1 photo CE vue de Traon Pérénez

- Pour sauvegarder la bonne qualité des eaux, compte tenu de l'imperméabilisation d'environ 2 ha, des mesures de contrôle et de suivi devront être mises en place, concernant le système de captage des eaux de ruissellement, la conception et le fonctionnement du bassin de régulation, le débit rejeté à la rivière et la teneur en matières en suspension (MES) dans la rivière, en aval

du bassin ; les associations locales de pêche pourraient être utilement associées pour ce qui les concerne ; pour le réseau hydrographique, et afin d'éviter des crues en aval, des contrôles de débit du bassin de régulation, devront être régulièrement effectués.

- Pour la biodiversité, si le site choisi pour implanter la station ne comporte pas de corridors écologiques, il n'en constitue pas moins un support de biodiversité ; la commission d'enquête estime ainsi que l'artificialisation d'environ 5 ha (surface totale de la station) devra être compensée par des mesures de type plantations en linéaires bocagers et de réservation d'espaces favorables au développement de la biodiversité.

Pour toutes ses raisons, la commission émet un **avis favorable** au projet déclaration de projet station de conversion. Cependant, s'il apparaît que le projet de station répond bien à un objectif d'intérêt général, les points de vigilance soulevés par la commission amènent celle-ci à formuler une réserve et une recommandation :

➤ **Réserve 1 concernant l'insertion de la station dans le paysage :**

Établissement d'un cahier des charges à l'intention des entreprises candidates à l'appel d'offre travaux, qui fixera un minimum de règles en matière d'insertion dans le paysage, particulièrement en ce qui concerne l'adaptation optimale à la topographe du terrain, les hauteurs de constructions, les gabarits et les plantations d'accompagnement de hautes tiges formant un écran visuel.

➤ **Recommandation 1 :**

Mise en place de mesures de compensation par la réalisation ou le financement de dispositifs en faveur de plantations de linéaires bocagers (ex : Breizh Bocage) et de création d'espaces favorables au développement de la biodiversité.

Fait à Cléder
Le 10 février 2022

Christine Bosse
Présidente de la commission

Michel Fromont
Membre de la commission

François Boulland
Membre de la commission



3.4 Conclusion et Avis Mise en compatibilité du PLUI du Pays de Landerneau-Daoulas

La déclaration de projet de la station de conversion permet la modification du PLUi. Cette dernière se situera en zone Ne. Or, le règlement de cette zone ne permet pas l'édification de clôtures en béton, pourtant nécessaires à la protection du site de conversion.

La modification a donc pour but de permettre ce type de clôture, uniquement pour le projet Celtic Interconnector. Seul le règlement écrit sera modifié.

La commission recommande que cette nouvelle disposition soit accompagnée, dans le règlement écrit du PLUi, de conditions en faveur de la circulation de la faune et d'une bonne insertion de la station dans le paysage.

Pour toutes ses raisons, la commission émet un **avis favorable** à la mise en compatibilité du PLUi du Pays de Landerneau- Daoulas, assorti d'une recommandation :

➤ **Recommandation 1** : conditionner la règle des clôtures, en intégrant des principes favorables à la circulation de la faune et à une bonne insertion de la station dans le paysage.

Fait à Cléder
Le 10 février 2022

Christine Bosse
Présidente de la commission



Michel Fromont
Membre de la commission



François Boulland
Membre de la commission



3.5 Conclusion et avis Déclaration d'utilité publique de la liaison sous-marine et de la liaison souterraine à courant continu

Il s'agit d'une demande de déclaration d'utilité publique, en application des articles L.323-3 et suivants du code de l'énergie, qui concerne la liaison sous-marine et souterraine à 320 000 volts à courant continu, France-Irlande, composée d'une partie maritime, d'une chambre d'atterrage et d'une partie terrestre.

Caractère d'intérêt général

La commission retient que le projet prévu pour fonctionner dans les 2 sens, à savoir fournir à l'Irlande de l'énergie quand sa production majoritairement éolienne ne suffira pas (absence de vent) et en importer quand celle-ci sera excédentaire, participe bien à un projet d'intérêt général, qui a en outre été déclaré Projet d'Intérêt Communautaire par la commission européenne.

Les besoins croissants en électricité, générés par l'objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050, nécessitant de remplacer les énergies fossiles, et les nouveaux usages liés à la numérisation de notre environnement, obligent à multiplier les solutions d'approvisionnement. Les interconnexions entre pays européens ont pour but de sécuriser et fluidifier l'approvisionnement en électricité.

L'interconnexion France-Irlande, objet de cette enquête, est un maillon supplémentaire dans la trame européenne. À l'heure actuelle, l'Irlande est connectée uniquement avec la Grande Bretagne, ce qui l'isole du continent européen depuis le Brexit.

Le coût financier annoncé, 1 milliard d'euros à +/- 10%, sera supporté par la Commission européenne pour moitié et l'autre moitié, à hauteur de 35% pour la France et de 65% pour l'Irlande, cette répartition de l'investissement ayant été décidée conjointement par les commissions de régulation de l'énergie des 2 pays. La commission estime que cet investissement est à la hauteur des avantages que la liaison devra apporter au consommateur et que le coût financier paraît supportable.

Le tracé

La commission regrette que le tracé précis n'ait pu être présenté pendant l'enquête publique. Ainsi le passage aux abords des habitations situées à proximité des routes ne sera définitif que lorsque les études complémentaires seront réalisées par les entreprises adjudicataires des marchés de travaux.

La commission a pris note des engagements de RTE à privilégier le passage en accotement opposé aux habitations, sauf en présence d'autres réseaux, et un passage sur la voie de circulation et non en accotement en cas de construction des deux côtés de la voie.

La crainte des riverains, concernant le tracé, est essentiellement liée à l'aspect santé et semble résulter des questionnements et interrogations régulièrement présents dans différents médias, concernant les ondes électromagnétiques.

La santé

La caractéristique de cette liaison est d'être souterraine, faite de câbles enveloppés de plusieurs couches isolantes et couches protectrices métalliques, d'une tension importante de 320 000 V, en courant continu qui, selon les études, émet à proximité un champ magnétique similaire au champ magnétique terrestre, auquel nous sommes tous soumis. La commission s'en remet aux données scientifiques figurant au dossier, qui, à l'heure actuelle, estiment que le réseau n'aura pas d'incidence sur la santé publique.

Partie maritime

Concernant la liaison sous-marine, la majeure partie de la liaison sera réalisée en ensouillage, sillon creusé dans les sédiments par injection d'eau, dépose du câble, les sédiments se redéposant naturellement ensuite.

Certains tronçons nécessiteront le recours à une charrue ou une trancheuse, avec apport de roches ou matelas béton pour protéger les câbles dans les secteurs où il est impossible de creuser ou lors de croisements avec d'autres câbles souterrains existants.

Enfin, la liaison terre mer sera réalisée par forage dirigé sous la côte et la mer (-12 m) sur 500 m, ne modifiant en rien le paysage, le chemin des douaniers (GR34) situé à proximité, ni la configuration des fonds marins et la vie sous-marine en bord de côte.

L'augmentation importante de liaisons électriques sous-marines, liée au développement de l'éolien marin et des interconnexions, entraîne la réalisation de nombreuses études sur les impacts de la modification des fonds marins lors de la pose des câbles, sur l'émission de champs électromagnétiques et de chaleur. Il en ressort (projet SPECIES 2020) que « le déploiement de structures artificielles participe à créer de nouveaux habitats décrits comme stables », que les émissions de chaleur sont négligeables et que les premiers retours scientifiques indiquent des impacts négligeables à faibles des champs électromagnétiques sur la vie marine (OES-Environmental, 2019).

Partie terrestre

Les travaux, nécessaires à l'installation de cette liaison, sont importants et dureront au moins 3 ans. La commission note, au sujet de la liaison souterraine, qu'une fois les tranchées refermées, les routes, les accotements et les parcelles cultivées retrouveront leur fonction d'origine et que seule une bande de 5m sur 40 km fera l'objet de servitudes.

La traversée des cours d'eau sera réalisée par ensouillage, ou pose de buses, afin de ne pas modifier les fonctions hydrauliques. Le passage de l'Elorn se fera par forage dirigé sous le lit de la rivière. La commission retient l'engagement pris par RTE de faire procéder, à sa charge, à des constats d'huissier, avant et après travaux, pour les habitations riveraines du chantier.

Concernant la remise en état de la voirie, RTE a également indiqué qu'une vérification de l'état des routes, concernées par le passage de la liaison souterraine, sera réalisée deux ans après les travaux (en réponse à la mairie de Cléder). La commission demande que cette vérification soit systématique et effectuée sur toutes les communes concernées par le passage sous chaussée.

Choix des terrains

Le fuseau de moindre impact, évoluant entre 10 et 40 m de large, présenté au dossier, privilégie le passage au niveau de l'emprise routière, répondant ainsi à la demande de élus pendant la phase de concertation.

La commission retient que le positionnement en accotement de chaussée sera recherché autant que possible, pour moins impacter la voirie routière et la circulation pendant le chantier.

Quinze kilomètres (sur les quarante que représente la partie terrestre) seront situés sur des parcelles agricoles privées. La commission approuve la volonté du pétitionnaire de faire passer la liaison en bord de parcelle, afin de limiter l'impact sur les cultures (modification éventuelle des couches de terre malgré la mesure MT11 obligeant à respecter l'ordre initial de couches). Le tracé définitif entraînera une servitude de 5m de large, interdisant la plantation d'arbre et surtout la construction de serres, ce type de culture sous serre étant pratiqué dans ce secteur. Les indemnités répondront au protocole local. RTE cherche au maximum à obtenir un accord préalable et seule une observation fait état d'un refus de signer une convention pour des raisons de santé des travailleurs maraîchers. La commission estime que le choix des terrains privés répond bien à une volonté de réduction d'impact sur la production agricole.

Compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet nécessite une modification des documents d'urbanisme des mairies de Cléder, Sibiril, Plouzévédé et Bodilis, voir paragraphe suivant. La déclaration d'utilité publique emportera la mise en compatibilité de ces documents.

Ainsi, après avoir examiné les inconvénients d'ordre social, les atteintes à la propriété privée, à la santé et les coûts du projet, la commission estime que le projet d'interconnexion électrique avec l'Irlande revêt bien un caractère d'intérêt général, en ce sens qu'il participera à la mission d'assurer à tous ses clients l'accès à une alimentation électrique. Ce projet améliorera la sécurité d'approvisionnement, contribuera à la solidarité électrique européenne et en permettra l'intégration d'énergie renouvelable liée à la production éolienne irlandaise, qui, ne pouvant être stockée, pourra être réinjectée dans le réseau européen en cas de surproduction. En outre, cette interconnexion devrait permettre de moins recourir à des productions de secours carbonées, charbon et gaz, souvent extérieures à l'Europe et donc tributaires du contexte politique international.

Pour toutes les raisons énoncées ci-dessus, la commission émet un **avis favorable** à la déclaration d'utilité publique de la liaison sous-marine et souterraine à courant continu.

Fait à Cléder
Le 10 février 2022

Christine Bosse
Présidente de la commission

Michel Fromont
Membre de la commission

François Boulland
Membre de la commission



3.6 Conclusion et Avis Mise en compatibilité des PLU de Cléder, Bodilis, Plouzévédé et Sibiril

L'objet de cette mise en compatibilité est de permettre, au regard de la réglementation sur l'urbanisme, la réalisation de la chambre d'atterrage et de la liaison souterraine en courant continu. Le règlement des PLU de ces quatre Communes n'autorise pas ou n'interdit pas clairement la réalisation des ouvrages et installations nécessaires au projet Celtic Interconnector. Une modification est donc prévue pour sécuriser juridiquement le projet.

La commission considère que les modifications apportées aux PLU de ces quatre Communes sont réglementairement judicieuses. Elles sont de nature à sécuriser juridiquement le projet et garantir une réalisation des travaux sur les secteurs circonscrits, en évitant d'empiéter sur les zones sensibles.

En conséquence, la commission émet un **avis favorable** à la mise en compatibilité des PLU de Cléder, Bodilis, Plouzévédé et Sibiril.

Fait à Cléder
Le 10 février 2022

Christine Bosse
Présidente de la commission



Michel Fromont
Membre de la commission



François Boulland
Membre de la commission



3.7 Conclusions et Avis Déclaration d'utilité publique de la liaison souterraine à courant alternatif

Il s'agit d'une demande de déclaration d'utilité publique, en application des articles L.323-3 et suivants du code de l'énergie, concernant la liaison souterraine à 400 000 volts en courant alternatif, située entre la station de conversion de La Martyre et le poste électrique de La Martyre.

Le choix du tracé, au plus près du poste de transformation existant, et les mesures engagées pour la traversée du ruisseau, offrent des conditions acceptables de réduction des nuisances éventuelles.

Les données sur l'impact électromagnétique, quelque peu différentes de la ligne en courant continu, confirment des nuisances très limitées, d'autant que cette ligne ne se trouve pas au voisinage de zones habitées. La justification de l'utilité publique de cette ligne à courant alternatif de 400 m (sur 175 km de liaison) répond à la nécessité technique de raccorder la station de conversion au poste électrique existant.

En conséquence, la commission émet **un avis favorable** à la déclaration d'utilité publique de la liaison souterraine à courant alternatif.

Fait à Cléder
Le 10 février 2022

Christine Bosse
Présidente de la commission

Michel Fromont
Membre de la commission

François Boulland
Membre de la commission

