



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

**Avis délibéré de l'autorité environnementale  
sur le déplacement  
de la ligne à 400 000 volts  
« Penchard-Plessis Gassot » (Val-d'Oise)**

**n°Ae: 2012-68**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 12 septembre 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la ligne électrique Penchard-Plessis-Gassot (Val-d'Oise)

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Schmit.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guth, Steinfelder, MM. Letourneux, Ullmann.

\*  
\*   \*

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur général de l'énergie et du climat (DGEC), le dossier ayant été reçu complet le 9 octobre 2012.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté :

- le préfet de département Val d'Oise par courrier en date du 9 octobre 2012 ;
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 9 octobre 2012 ;
- la direction régionale de l'industrie, de l'énergie et de l'environnement (DRIEE) d'Ile-de-France par courrier en date du 9 octobre 2012.

Sur le rapport de Christian Barthod, dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

---

1 Désignée ci-après par Ae.

## Synthèse de l'avis

Le projet de déplacement de la ligne électrique à 400 000 volts Penchard-Plessis Gassot (Val d'Oise), présenté par la société RTE (Réseau de transport d'électricité), concerne une ligne construite en 1954, sous laquelle trois lotissements ont été ensuite créés sur la commune de Louvres. Par rapport à la ligne actuelle de 38 km qui relie le poste de Penchard à celui de Plessis-Gassot, les travaux consistent en la création d'un nouveau tronçon de ligne sur 8 km et la dépose de la ligne actuelle sur un tronçon de 6 km.

Dans le dossier, RTE précise qu'il répond ainsi à la demande d'un certain nombre d'habitants des lotissements implantés sous ou à proximité immédiate de la ligne actuelle postérieurement à sa construction, demande soutenue par les collectivités territoriales concernées (commune, communauté de communes, département et région) qui cofinancent le déplacement de la ligne. RTE cofinance également l'opération à hauteur d'environ 45%.

Dans ce contexte, l'Ae note néanmoins que l'étude d'impact, pas plus que l'ensemble du dossier mis à l'enquête publique, n'argumente les justifications du projet et les raisons du choix de RTE. Conformément aux prescriptions du code de l'environnement, l'Ae recommande de justifier les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu.

L'Ae prend note de l'amélioration, découlant du présent projet, du cadre de vie des habitants des trois lotissements créés postérieurement à la création de la ligne RTE.

Les impacts environnementaux du nouveau tracé se situent prioritairement dans :

- les atteintes au Bois-Jean-Laurent et au Bois des Singes, ainsi qu'à la végétation rivulaire du ru du Rhin ;
- l'impact paysager.

L'Ae recommande de :

- compenser les atteintes au(x) bois traversé(s) par un boisement compensatoire conçu dans un objectif prioritaire de création d'habitats d'espèces, d'une surface équivalente non à la surface déboisée, mais à la surface de l'ensemble du boisement affecté ;
- renforcer l'étude paysagère du projet, en veillant tout particulièrement à l'enjeu de sa visibilité pour les habitants des communes autres que celle de Louvres ;
- compléter l'évaluation d'incidence Natura 2000 d'une manière plus conforme aux prescriptions de l'article R.414-23 I du code de l'environnement.

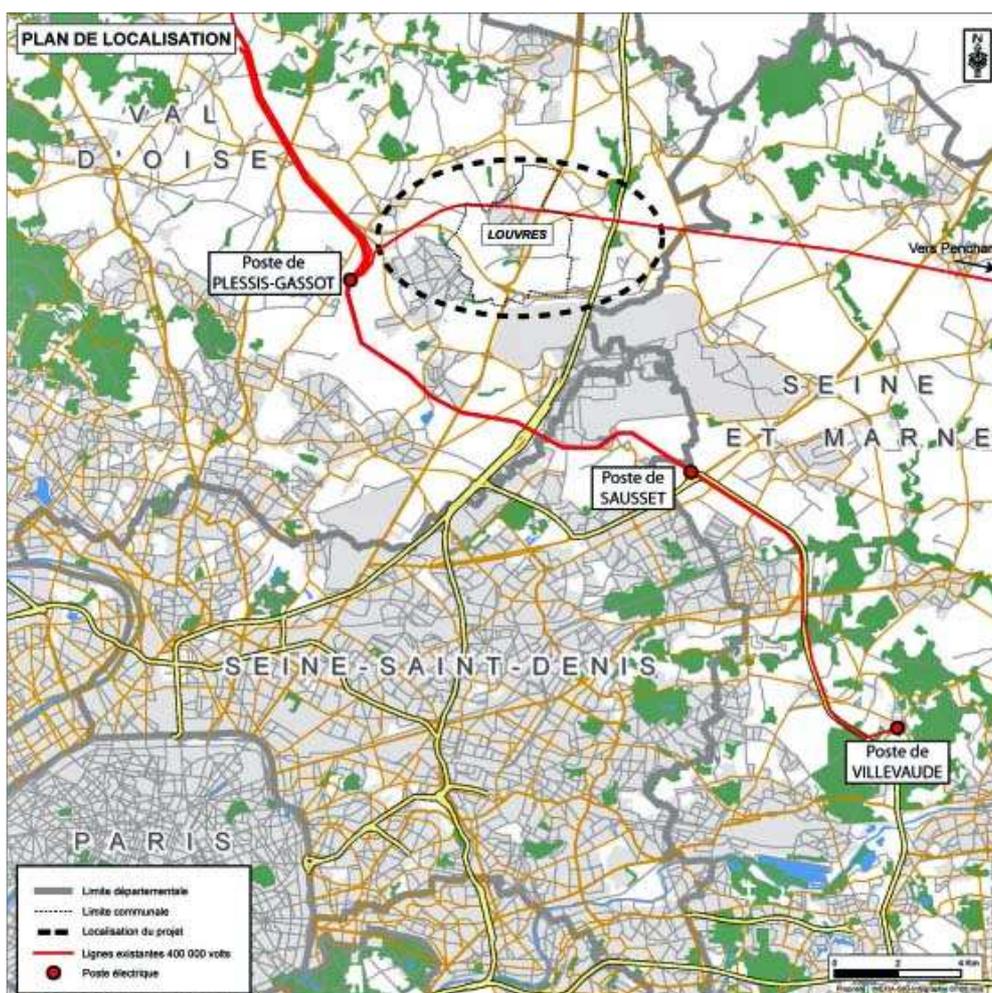
L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

## Avis détaillé

# 1 Contexte et présentation du projet

## 1.1 Contexte

La ligne électrique à 400 000 volts Penchard-Plessis-Gassot, longue d'environ 38 km, a été construite en 1954. Elle joue un rôle important dans l'ossature de l'interconnexion des grands centres français de production et de consommation, en permettant selon les cas d'orienter la production issue du nord de la France vers l'est de la France en contournant l'Île-de-France, ou à l'inverse d'acheminer les flux issus de l'Est et des Alpes vers l'Île-de-France ou le nord de la France. Le poste de Plessis-Gassot alimente en outre la sous-station de Gonesse du TGV Nord, et celui de Penchard alimente la LGV Est-européenne. RTE précise page 25 de son mémoire descriptif n'avoir « *pas actuellement de projet de restructuration ou de développement du réseau local THT qui impliquerait la ligne à 400 000 volts Penchard-Plessis-Gassot* ».



Plan général de situation du projet (source : RTE)

Postérieurement à la création de la ligne THT, trois lotissements (la Fontaine-Sainte-Genève, la Pépinière et le Roncé) ont été construits, sur la commune de Louvres, dans la zone traversée par la ligne THT. L'étude d'impact évalue le nombre des logements créés à proximité de la ligne THT à environ 350. Pour une partie de cette zone, à l'aplomb de la ligne THT a été implantée une « coulée verte » aménagée pour les déplacements doux. Tout en notant l'absence dans cette zone d'établissements sensibles<sup>2</sup> (hôpitaux, écoles, ...), le rapporteur a pu constater que certaines maisons ont été construites sous la ligne THT, et pour d'autres à moins de 100 mètres de l'aplomb de cette ligne.

<sup>2</sup> L'avis de l'AFSSET (Agence française de sécurité sanitaire et de l'environnement du travail, aujourd'hui intégrée dans l'ANSES, Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du



Ligne actuelle sous laquelle a été implantée une partie de trois lotissements de Louvres (source RTE)

Depuis 1995 une association de riverains de la ligne THT, dénommée « Point à la ligne ! », réclame le déplacement de cette ligne, en mettant en avant d'une part des nuisances qui étaient connues dès la création des lotissements et l'achat des maisons par leurs actuels occupants (bruits, risque de chute des pylônes en cas de très forte tempête, ...), d'autre part les « risques électromagnétiques », très peu mentionnés à l'époque de la réalisation des lotissements. L'Ae note que dès 1996, le risque pour la santé découlant des champs électromagnétiques liés aux lignes THT traversant les lotissements a été fortement mis en avant par « Point à la ligne ! », et que l'association fait état sur son site Internet (qui est dans un état datant de 2004) d'un protocole et d'une campagne de mesures en mars 1998 des champs électromagnétiques par RTE.

Le problème soulevé par tout ou partie des habitants des lotissements de Louvres a été relayé par des parlementaires du Val d'Oise au niveau national. Une question écrite au gouvernement a notamment été posée en 1999 par la sénatrice du Val d'Oise, Mme Marie-Claude Beaudeau, appelant « l'attention de M. le secrétaire d'Etat à l'industrie sur la présence d'une ligne à haute tension de 400 000 volts située au-dessus d'une zone habitée de 300 pavillons, à Louvres, dans le Val-d'Oise. » et argumentant sur le risque sanitaire<sup>3</sup>. Dans le cadre du débat sur la loi Solidarité et Renouveau Urbain (SRU) de 2000, l'amendement déposé par le député du val d'Oise, M. Jean-Pierre Blazy, et aboutissant à l'introduction d'un article 12 bis<sup>4</sup> dans la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie a été explicitement présenté<sup>5</sup> par son auteur comme lié à la « situation de certains habitants de Louvres qui se trouvent sous une ligne de 400 000 volts ».

L'Ae note également que le présent projet interfère partiellement avec le projet de la ZAC de Louvres-Puiseux<sup>6</sup> (éco-quartier) qui ne pourrait être mené dans son intégralité sans le déplacement de la ligne, puisque cette ZAC prévoit notamment l'urbanisation de terrains sous ou à proximité immédiate de la présente ligne.

---

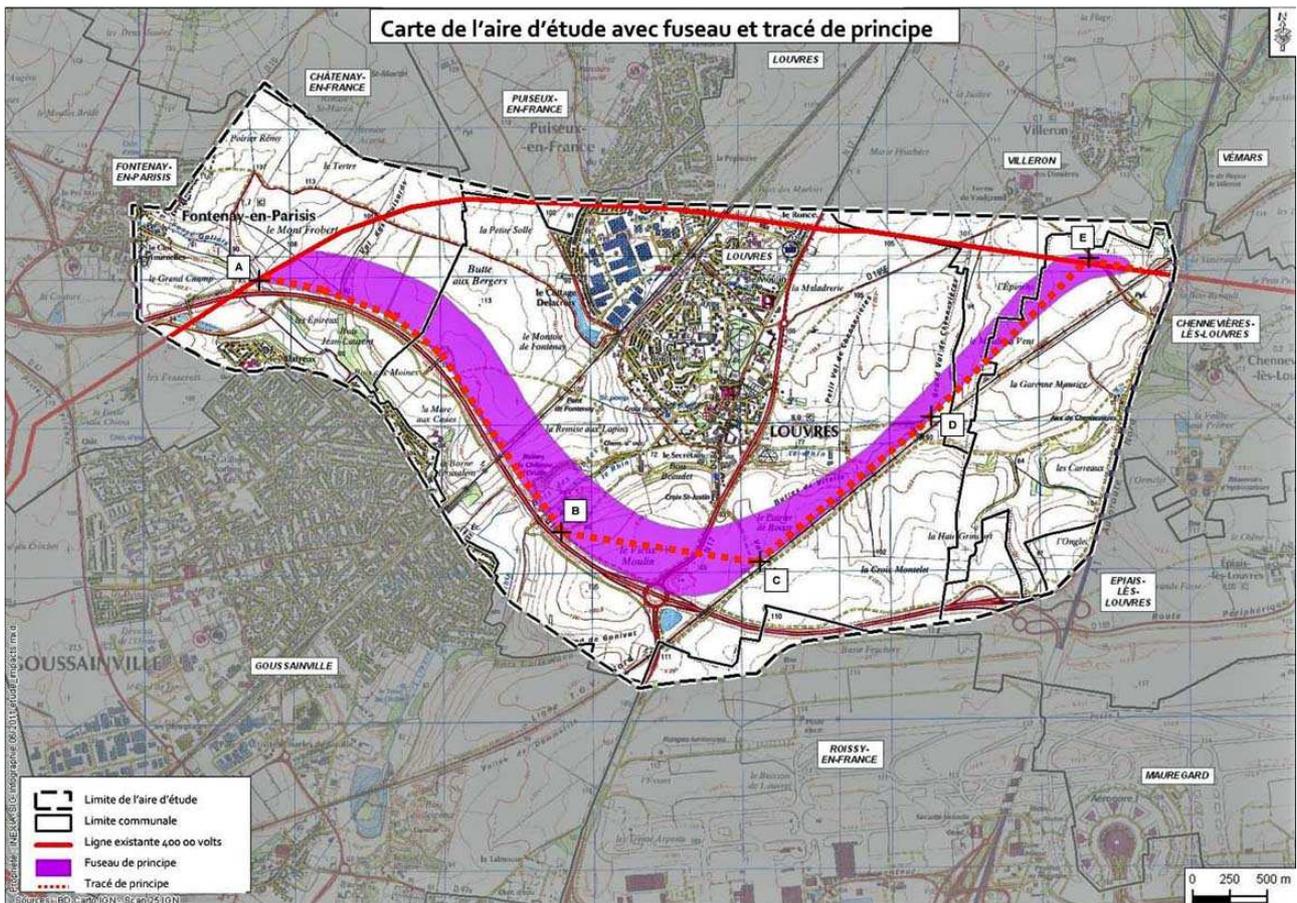
travail) du 29 mars 2010 estimait "qu'il est justifié, par précaution, de ne plus augmenter le nombre de personnes sensibles exposées autour des lignes de transport d'électricité à très hautes tensions, et de limiter les expositions". Cet avis recommandait d'une part "la création d'une zone d'exclusion de nouvelles constructions d'établissements sensibles (hôpitaux, écoles, etc) d'au minimum 100 m de part et d'autre des lignes de transport d'électricité à très hautes tensions", et d'autre part, que "les futures implantations de lignes de transport d'électricité à très hautes tensions soient écartées de la même distance des mêmes établissements".

<sup>3</sup> « Les dangers d'une telle situation sont multiples concernant la sécurité d'une ligne située à 10 mètres de distance du toit des pavillons, et la santé des habitants. La mesure relevée la plus élevée du champ magnétique est de 3,07 micro tesla, ... »

<sup>4</sup> Abrogé par l'article 4 de l'ordonnance n°2011-504 du 9 mai 2011

<sup>5</sup> « C'est la situation de certains habitants de Louvres qui se trouvent sous une ligne de 400 000 volts qui m'a sensibilisé au problème, souligne l'instigateur de ce texte, le député-maire PS de Gonesse, Jean-Pierre Blazy. Dans cette commune, des lotissements ont été construits sous des lignes haute tension à l'époque où on ne s'inquiétait pas d'éventuelles répercussions sur la santé. J'ai soumis ce texte au vote pour prévenir et éviter ce type de situation. », in Le Parisien (Edition du Val d'Oise du 27 avril 2000).

<sup>6</sup> Cf. avis de l'Ae n°2010-35 en date du 27 octobre 2010 sur le projet de ZAC de l'écoquartier de Louvres et Puiseux-en-France (95)



Carte précisant le fuseau de principe retenu par l'étude d'impact (source RTE)

Le projet de nouvelle ligne porte sur un nouveau tracé de 8 km, permettant la dépose de 6 km de la ligne actuelle. Après de très longues discussions entamées au début des années 2000, un accord sur le nouveau tracé de la ligne et sur le plan de financement a été trouvé, conduisant RTE à accepter d'intervenir à la demande des collectivités territoriales, dans le cadre d'une convention spécifique qui porte sur 7 millions d'euros (aux conditions économiques de 2005<sup>7</sup>), RTE prenant à sa charge 3,1 millions d'euros. La commune de Louvres<sup>8</sup> contribue par ailleurs à hauteur de 150 000 euros.

Trois des quatre « objectifs retenus pour ce déplacement de ligne à 400 000 volts » (page 21 de l'étude d'impact, chapitre intitulé « Les raisons du projet ») ne sont en fait que des contraintes ou des éléments d'un cahier des charges, seul le second pouvant être considéré par l'Ae comme l'objectif du projet :

- pérenniser la fonction de grand transport et d'interconnexion électrique assuré par la ligne Penchard-Plessis-Gassot ;
- écarter l'ouvrage des zones urbanisées de la commune de Louvres ;
- maintenir le tracé de la portion de ligne déplacée autant que possible sur le territoire de la commune de Louvres ;
- regrouper la ligne déplacée avec d'autres infrastructures.

Le nouveau tracé se situe sur le territoire de quatre communes : Chennevières-lès-Louvres, Fontenay-en-Parisis, Louvres et Villeron.

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet de nouvelle ligne électrique à 400 000 volts entre les postes existants de Penchard et de Plessis-Gassot vise donc exclusivement à permettre, certes dans un second temps, mais le plus rapidement possible, la dépose de la ligne actuelle sous laquelle ont été implantés trois lotissements de la commune de Louvres, sur une longueur d'environ 2 km. Le projet est donc intrinsèquement constitué par la construction de la nouvelle ligne (comportant notamment 18 supports le long d'un tracé d'environ 8 km) et par la dépose d'une partie de la ligne actuelle (concernant notamment 13 supports le long d'un tracé d'environ 6 km).

La nouvelle ligne se détachera de la ligne aérienne existante au niveau du lieu-dit « Le Mont Frobert » sur la commune de Fontenay-en-Parisis, suivra le tracé de la Francilienne A104 jusqu'au croisement de cette route avec la LGV Nord, puis

<sup>7</sup> Estimation 2011 de 7,180 millions d'euros, plus ou moins 15%

<sup>8</sup> Environ 9 000 habitants

suivra la LGV (à une distance d'environ 60 mètres) jusqu'à rejoindre la ligne THT existante, après un changement d'axe destiné à prendre en compte un projet lié au fret ferroviaire à grande vitesse. L'étude d'impact précise que l'implantation précise des nouveaux pylônes n'est pas encore définitivement arrêtée, mais qu'ils seront de deux types différents, de manière à respecter les contraintes techniques imposées par la proximité de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. La distance au sol des câbles sera d'au moins 10 mètres, conformément à la demande de la profession agricole.

Le chantier de la construction de la nouvelle ligne devrait durer environ 6 mois, et celui de la dépose de l'ancienne ligne devenue obsolète 4 à 5 mois. Tout en annonçant son intention de travailler de jour la semaine, le maître d'ouvrage n'écarte pas la possibilité de travailler le week-end ou la nuit.

## 2 Procédures relatives au projet

Le dossier ayant été déposé avant le 1<sup>er</sup> juin 2012 auprès de l'autorité compétente pour prendre la décision d'approbation ou d'exécution<sup>9</sup>, les dispositions du code de l'environnement visées sont celles antérieures à l'entrée en vigueur du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement.

Le projet est soumis à étude d'impact au titre de l'article R. 122-8 II 2° du code de l'environnement<sup>10</sup>.

L'État est l'autorité qui prononce la déclaration d'utilité publique des projets d'ouvrage électrique, en vertu du décret 70-492 du 11 juin 1970 modifié, relatif à la déclaration d'utilité publique des travaux d'électricité et de gaz. Le programme porte sur une liaison électrique à 400 000 volts dont la DUP est prononcée par le ministre chargé de l'énergie<sup>11</sup>, qui est également en charge de l'environnement à la date de la saisine de l'autorité environnementale. L'autorité environnementale compétente est donc l'Ae du CGEDD<sup>12</sup>.

La déclaration d'utilité publique (DUP) vaut mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées selon la procédure décrite aux articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme.

L'enquête publique est préalable à la mise en place de servitudes légales d'utilité publique relatives à l'établissement des canalisations électriques des réseaux publics de transport et de distribution.

Au titre de l'évaluation des incidences Natura 2000, le dossier comporte un court encadré (dans le chapitre II.3) concluant à un impact nul sur le site Natura 2000 situé à 7,5 km au Nord.

Bien que l'étude d'impact précise qu'un ou deux espaces boisés classés (EBC) seront traversés par la ligne et qu'une tranchée de 35 mètres de large devra être pérennisée dans ces petits bois (à tout le moins dans le Bois Jean Laurent, puisque dans l'état de l'étude d'impact communiquée à l'Ae la question relative à la traversée du Bois des Singes semble n'être pas encore tranchée définitivement), le dossier communiqué à l'Ae n'est néanmoins pas accompagné du dossier pourtant annoncé (page 51) de mise en compatibilité<sup>13</sup> du PLU de la commune de Louvres. Il est par ailleurs mentionné le besoin d'une révision des PLU et POS des communes de Villeron et Fontenay-en-Parisis, sans qu'il soit mentionné un calendrier précis, alors même que cette modification est un préalable à l'engagement des travaux. **L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique les dossiers de mise en compatibilité des PLU et POS concernés.**

Le projet a fait l'objet d'une très longue concertation préalable, engagée en 1999 et pilotée par le préfet du Val-d'Oise.

## 3 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux identifiés. Certaines imperfections de forme méritent néanmoins un réexamen<sup>14</sup>. Alors que le rapporteur a été informé que le nombre<sup>15</sup> et les emplacements des pylônes sont désormais connus, l'étude d'impact laisse encore une large indétermination sur ce point, avec notamment des conséquences en terme d'impact sur le Bois des Singes. **L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la localisation des pylônes et la mention, pour chaque emplacement, du type de pylône retenu.**

Le déroulé de l'étude d'impact peut par ailleurs surprendre le lecteur. En effet, le second grand chapitre de l'étude d'impact, intitulé « Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents d'un projet de liaison aérienne à 400 000 volts », est essentiellement consacré à l'exposé des effets génériques des types de travaux envisagés sur l'environnement et la santé à leur voisinage. Cet exposé présente les catégories d'impacts que l'on peut attendre de tels ouvrages, quelles que soient les caractéristiques et les vulnérabilités des milieux environnants ; l'analyse des impacts

<sup>9</sup> Information donnée par RTE

<sup>10</sup> « Travaux d'installation ou de modernisation des lignes aériennes de transport et de distribution d'électricité de tension supérieure ou égale à 63 kV. [...] »

<sup>11</sup> Les DUP des lignes à 63 kV sont prononcées par le préfet de département.

<sup>12</sup> Article R. 122-6 du code de l'environnement.

<sup>13</sup> De manière très peu compréhensible, l'étude d'impact dit à la fois que le projet est compatible avec le règlement de zonage des différents types de zones du PLU de la commune de Louvres, et que s'agissant des EBC un dossier de mise en compatibilité « **sera réalisé** afin de déclasser la partie du bois défrichée » (page 135)

<sup>14</sup> Fautes de frappe ; confusion entre les fuseaux A, B et C de la page 111 avec les points A, B et C de la page 115.

<sup>15</sup> 20 semble-t-il, et non « environ 18 » comme indiqué à la page 120

effectifs sur les milieux traversés par le fuseau de moindre impact et le tracé général ne sera traitée qu'au chapitre consacré aux mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts, soit après la justification du choix de ce fuseau et de ce tracé.

Il s'agit là d'une architecture inhabituelle pour une étude d'impact ; l'article R122-3 II 2° du code de l'environnement prescrit en effet à ce stade l'analyse des impacts attendus sur le milieu environnant concerné. Néanmoins cette architecture suit sa logique propre : la présentation de l'aire d'étude au premier chapitre, l'exposé des effets génériques qui seront pris en compte dans le choix du fuseau de moindre impact au second, la justification du fuseau et du tracé au troisième, et enfin l'étude proprement dite des impacts du projet et des mesures prises pour y remédier.

L'Ae considère que cette présentation respecte l'esprit, sinon la forme de l'élaboration d'une étude d'impact, dès lors que les avertissements aux lecteurs permettront au public d'accéder à l'ensemble des informations pertinentes et ainsi de s'approprier correctement l'enchaînement des choix du maître d'ouvrage et des engagements qui en découlent.

Néanmoins la présentation des mesures d'évitement et de réduction des impacts permanents dans ce chapitre traitant des effets génériques est nécessairement très vague (« des solutions techniques existent ... », « on peut utiliser ... », « il peut être préconisé de ... », « certaines zones peuvent être évitées », « des mesures spécifiques peuvent être envisagées ... », « il importe que ... », « il est possible d'équiper l'ouvrage de balises avifaune .. », ...). Ces rédactions sont susceptibles de ne pas être parfaitement comprises (dans leur absence d'effet immédiat sur le présent projet) par le public, même si les mesures effectivement liées au présent chantier sont listées dans le chapitre traitant des impacts spécifiques. De plus, même pour ce chapitre directement lié au projet, l'Ae note que les rédactions des mesures, qualifiées de « préconisations », restent insuffisamment précises (« il conviendra de veiller notamment à ... »). **L'Ae recommande que le maître d'ouvrage reformule les mesures actuellement simplement envisagées ou seulement formulées en terme de recommandations générales, sous forme d'engagements fermes.**

### **3.1 Articulation du projet avec d'autres opérations d'un même programme**

Pour ce qui concerne RTE, le projet peut être mené sans induire automatiquement une autre intervention sur le réseau, et n'est pas non plus lié à un autre projet déjà réalisé ou en projet, qui lui serait fonctionnellement lié. Il n'existe donc pas de programme au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement...

### **3.2 Enjeux environnementaux principaux du projet**

Au-delà de la question actuellement traitée de manière très insatisfaisante de la justification du projet, l'Ae identifie deux impacts environnementaux principaux du nouveau tracé :

- les atteintes au Bois Jean Laurent et au Bois des singes, ainsi qu'à la végétation rivulaire du ru du Rhin ;
- l'impact paysager, à mettre en regard avec l'amélioration significative pour les habitants des lotissements de la commune de Louvres.

### **3.3 Analyse de l'état initial**

L'état initial appelle les remarques particulières suivantes :

- Il est précisé que la délimitation de la zone d'étude a été validée en réunion plénière à la préfecture le 27 mai 2010, sans qu'il soit facile de comprendre si la dimension paysagère des travaux (aire de visibilité de la nouvelle ligne) a été intégrée, ce qui ne semble pas a priori être complètement le cas et conduit l'Ae à formuler des remarques et recommandations au point 3.6 (analyse des impacts) ;
- Il existe une certaine confusion dans la description de l'état initial sur le fait que les espaces boisés mentionnés et très succinctement décrits sont ou non affectés par le projet<sup>16</sup>. **L'Ae recommande de revoir l'ensemble de l'étude d'impact pour rendre cohérente l'approche des espaces boisés.**
- aucun inventaire naturaliste<sup>17</sup> ne semble avoir été effectué dans les deux petits bois susceptibles d'être affectés, ni dans la végétation rivulaire du ruisseau du Rhin (dont l'étude d'impact précise qu'elle présente un intérêt écologique) qui sera détruite, ce qui ne permet pas d'apprécier les impacts afférents en terme de biodiversité, alors même que ces sites sont a priori particulièrement intéressants pour la petite faune dans une zone caractérisée majoritairement par les grandes cultures. Il existe par ailleurs une suspicion d'habitat favorable à certains insectes protégés. **L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation des enjeux de ces boisements**

<sup>16</sup> A la page 52, il est précisé que le tracé proposé ne traverse aucun EBC (espace boisé classé), mais seulement le Bois aux Moines, « espace paysager remarquable », rendant nécessaire (au titre de l'article. L.123-1 -7° du Code de l'urbanisme) une déclaration de travaux préalables, alors qu'à la page 131 il est mentionné que « le Bois Jean Laurent et le Bois des singes seront impactés par les travaux, car le fuseau les traverse localement ». Il n'est plus fait mention du Bois des Moines. Le Bois Jean Laurent et le Bois des singes sont pourtant mentionnés comme des EBC à la page 52.

<sup>17</sup> L'étude d'impact fait néanmoins référence à des « observations de terrain » qui ont permis de recenser la présence d'arbres sénescents d'intérêt pour les insectes qui se nourrissent de bois mort (saproxylophages). Le chapitre consacré aux méthodologies et problèmes rencontrés reste muet sur l'approche naturaliste de terrain.

**en terme d'habitats d'espèces et la vérification de la présence possible d'espèces protégées<sup>18</sup> ou remarquables ;**

- il existe des imprécisions ou erreurs factuelles qui méritent d'être rectifiées<sup>19</sup>.

### **3.4 Analyse des variantes et raisons du choix**

Les raisons du projet, telles qu'exposées page 21 de l'étude d'impact, mettent en avant la réponse positive de RTE à la demande d'une partie des habitants de déplacer l'ouvrage, demande soutenue par la municipalité de Louvres : la principale justification du projet réside dans « *la convention spécifique permettant aux collectivités locales d'affirmer le caractère d'intérêt général qu'elles attachent au déplacement de l'ouvrage en le finançant pour plus de la moitié, le reste étant pris en charge par RTE* ». Les objectifs mentionnés (cf. point 1.1 supra) prennent la forme d'une sorte de cahier des charges, où RTE rappelle à la fois ses priorités et contraintes, et celles des collectivités territoriales répondant à la demande des riverains de la ligne THT.

L'Ae s'interroge sur le silence de l'étude d'impact concernant les raisons qui conduisent à justifier un projet de plus de 7 millions d'euros. Le niveau relativement élevé (en valeur et en proportion) de la participation financière de RTE au projet semble, dans l'état actuel du dossier, exclusivement justifié par la réponse à une demande des collectivités locales, alors même que RTE ne se prononce pas dans l'étude d'impact sur les arguments mis en avant par les riverains et relayés par les élus. Par ailleurs la rédaction du chapitre II 4 qui aborde l'effet des champs électromagnétique basse fréquence laisse clairement supposer au lecteur que le maître d'ouvrage ne partage pas les analyses mises en avant par l'association qui est à l'origine du ralliement des collectivités territoriales à l'option du déplacement de la ligne... L'Ae constate donc que le contenu de l'étude d'impact ne respecte pas les dispositions de l'article R.122-3 II 3<sup>20</sup>, qui prévoient que soient présentées les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu. **L'Ae recommande de présenter et commenter les arguments qui justifient les choix retenus et la réalisation du projet.**

Le chapitre consacré à l'analyse des variantes étudiées et à la justification des choix effectués s'articule en deux parties : la présentation des fuseaux (qui ont la particularité de partager un tronç commun à deux reprises), appuyée par une description rapide des caractéristiques environnementales des milieux traversés par ces fuseaux, puis le rappel des raisons du choix du fuseau de moindre impact (adopté par le comité de pilotage dès 2002, et approuvé par le ministre en charge de l'énergie le 28 juillet 2011). Ce chapitre qui présente (pages 110 à 115) les fuseaux envisagés et le fuseau retenu n'appelle pas de remarques particulières, même s'il est dommage qu'il faille attendre la page 148 pour apprendre que le fuseau retenu est compatible avec les autres importants projets connus (à l'étude et/ou ayant déjà fait l'objet d'un débat public) dans la zone d'étude, notamment le projet d'insertion d'une voie fret à grande vitesse, et le projet de ligne à grande vitesse Roissy-Picardie.

### **3.5 Impacts et mesures d'évitement et de réduction d'impacts en phase travaux**

La phase de chantier (création de la nouvelle ligne et dépose de l'ancienne) est de nature à induire le risque d'impacts accidentels. Par ailleurs l'installation des pistes et des plateformes de travail, les travaux de fondation des pylônes et la circulation des engins de chantier peuvent entraîner des impacts négatifs. S'agissant des quelques endroits<sup>21</sup> pour lesquels il existe une suspicion de zone humide au sens du code de l'environnement, la détermination de certaines mesures précises, en cas d'impossibilité d'éviter ces zones, est renvoyée à un éventuel dossier « loi sur l'eau » (déclaration si la superficie affectée est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 1 ha ; autorisation au-delà).

Globalement l'étude d'impact identifie correctement l'ensemble des risques liés au chantier, et fait état de préconisations dont la rédaction ne permet néanmoins pas toujours d'apprécier la portée exacte : « Les dispositions seront prises pour éviter .... Il conviendra notamment de veiller à .. ». **L'Ae recommande de clarifier la rédaction des mesures d'évitement et de réduction des impacts du chantier, en prenant des engagements fermes.**

<sup>18</sup> Nécessitant alors une demande de dérogation au régime de protection de ces espèces.

<sup>19</sup> Le raccordement entre la Francilienne et la RD 137 existe déjà ; existe-t-il 3 ou 4 bois (page 23) ? ; le statut de « coulée verte » du ru du Rhin au ScoT et au SDRIF mérite un développement, ...

<sup>20</sup> Rédaction en vigueur pour ce dossier

<sup>21</sup> En 2009 la DRIEE (direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France a lancé une étude pour délimiter des zones susceptibles de satisfaire aux critères (végétation et sol) de l'arrêté ministériel du 24 juin 2008 sur la délimitation des zones humides, à charge pour les aménageurs de vérifier précisément si ces critères sont effectivement satisfaits. La vallée du ru du Rhin constitue une telle zone potentielle de niveau 3 (forte probabilité).

### 3.6 Analyse des impacts permanents du projet et les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet

#### Sur le milieu naturel :

L'étude d'impact précise à la page 130 qu'« il n'y a aucun échange important ou couloirs pour l'avifaune qui traverse l'aire d'étude ». Indépendamment de l'évaluation des incidences Natura 2000 (cf. ci-après), l'Ae s'étonne de cette affirmation, car les ornithologues soulignent que ce secteur au Nord de Paris est concerné par une voie de migration importante (passereaux, pigeons ramiers, certains rapaces). Les études radar<sup>22</sup> ont montré dès 1972 que ce secteur est concerné par des migrations. Deux espèces de limicoles, le Vanneau huppé (*Vanellus vanellus*) et le Pluvier doré (*Pluvialis apricaria*) utilisent les plaines céréalières de ce secteur en halte migratoire, et certaines années l'hivernage y est conséquent. Or ces espèces en déclin en Europe sont sensibles aux accidents par percussion avec les lignes à haute et très haute tension<sup>23</sup>.

Concernant l'évaluation des incidences Natura 2000, qui est une pièce obligatoire du dossier d'enquête publique, l'Ae rappelle que :

- les quelques lignes qui concluent à l'absence d'effets significatifs peuvent difficilement être considérées comme respectant le cadre minimal fixé par l'article R.414-23 I du code de l'environnement ;
- s'agissant d'un projet affectant potentiellement des oiseaux, il ne suffit pas de prendre en compte la ZPS la plus proche (7,5 km), car les déplacements réguliers des oiseaux peuvent être significativement plus importants ; il convient d'identifier toutes les ZPS susceptibles d'avoir un lien fonctionnel avec le site du projet (aires d'alimentation) ou pour lesquels le projet se situe en travers d'un couloir emprunté par les oiseaux pour aller se nourrir ;
- l'affirmation « il n'y a aucun échange important ou couloirs pour l'avifaune qui traverse l'aire d'étude » semble a priori hâtive, en tous cas présentement non démontrée, car les lignes THT peuvent avoir un impact assez négatif notamment sur les rapaces diurnes en général, et sur la bondrée apivore (*Pernis apivorus*) en particulier. Or celle-ci est une espèce de l'annexe 1 de la directive « Oiseaux » de 1979, présente dans la ZPS « Forêts picardes : massifs des trois forêts et bois du roi » à hauteur de 5 à 10 couples, et qui s'alimente d'hyménoptères dans les milieux prairiaux.

**L'Ae recommande de compléter l'évaluation d'incidence Natura 2000 d'une manière plus conforme aux prescriptions de l'article R.414-23 I du code de l'environnement, en précisant notamment les mesures que le maître d'ouvrage s'engage à prendre pour réduire l'impact du projet.**

L'étude d'impact précise que le Bois Jean Laurent ne pourra être évité (tranchée déboisée sur 35 mètres de large) et qu'il subsiste encore un doute sur la possibilité d'éviter le Bois des Singes, compte tenu des contraintes liées au rapprochement de l'A 104. Ces deux bois, classés en espaces boisés classés (EBC), ne semblent pas atteindre la taille minimale rendant nécessaire une procédure de demande d'autorisation de défrichement au titre du code forestier. Par ailleurs il est prévu la destruction d'une partie de la végétation rivulaire du ruisseau du Rhin. Néanmoins la rareté des petits bois et boisements linéaires dans cette zone de grandes cultures, et leur intérêt pour la petite faune justifient que le maître d'ouvrage s'engage sur une mesure compensatoire. **L'Ae recommande que le maître d'ouvrage compense les atteintes au(x) bois traversé(s) pour un boisement compensatoire conçu dans un objectif prioritaire de création d'habitats d'espèces, d'une surface équivalente non à la surface déboisée, mais à l'ordre de grandeur de la surface de l'ensemble du boisement traversé lui-même pour tenir compte de la fonctionnalité détériorée<sup>24</sup> de ce(s) petit(s) boisement(s).**

**Sur l'artificialisation des sols :** La consommation de terre agricole, du fait des fondations des pylônes, devrait être au total de l'ordre de 3 000 m<sup>2</sup>, ce chiffre ne suffisant par ailleurs pas à rendre compte de la gêne occasionnée pour les exploitants agricoles par les pylônes en zone de grande culture.

**Sur le paysage :** le chapitre II.5.3 est d'une grande généralité sur les types de paysages traversés, mentionne des orientations (plus que des mesures) pour faciliter l'insertion paysagère (choix des types de pylône, évitement des axes de fréquentation, espacement des pylônes), et ne précise pas précisément le périmètre de visibilité de la nouvelle ligne. Le rapporteur s'est notamment interrogé sur la vision depuis les immeubles d'une certaine hauteur que l'on voit lorsqu'on se trouve sur le tracé de la future ligne<sup>25</sup>. Par ailleurs le chapitre II.4.1, censé décrire les mesures de suppression, de réduction ou de compensation des impacts ne reprend pas clairement les orientations affichées au chapitre II.5.3, donnant ainsi le sentiment que l'approche paysagère reste assez formelle. L'enjeu du sentier de grande randonnée reliant le Parc de la Courneuve à Chennevières-lès-Louvres est bien traité. Néanmoins, si l'Ae comprend aisément que l'enjeu du déplacement de ligne est identifié comme fort pour les habitants de la commune de Louvres, elle appelle l'attention du maître d'ouvrage sur le fait de déplacer une ligne THT, nécessairement très visible, dans un tel contexte peut susciter une attention vigilante des habitants des autres communes concernées sur le changement qui en découle, du paysage qu'ils perçoivent. **L'Ae recommande de compléter l'étude paysagère du projet, en veillant tout**

<sup>22</sup> Laty, 1972, in MNHN-ONC, 1989 ; Hémerly, 1978

<sup>23</sup> Mériaux et Trouvilliez, 1996

<sup>24</sup> La fragmentation des boisements a un impact écologique significativement plus fort que la simple réduction des surfaces boisées.

<sup>25</sup> Il est précisé (page 150) que pour les habitants de Goussainville, la partie haute des pylônes ainsi que les câbles « pourraient émerger et être visibles au-dessus de la ligne d'horizon formée des talus routiers et des arbres », l'impact visuel et paysager étant néanmoins qualifié de faible.

**particulièrement à l'enjeu de sa visibilité pour les habitants des communes autres que celle de Louvres.**

**Sur la santé humaine** : le chapitre II.4 (qui traite des impacts génériques, mais pas des impacts spécifiques au présent projet), particulièrement étoffé, présente l'état des connaissances disponibles dans un domaine qui est très discuté, notamment au regard des effets des champs électromagnétiques basse fréquence. L'Ae note que le maître d'ouvrage, dans un souci louable d'exhaustivité, cite les analyses et prises de position de nombreux comités officiels et rapports publics ; elle suggère donc de prendre également en compte le rapport conjoint du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) et du CGIET (Conseil général de l'industrie, de l'énergie et des technologies) d'août 2010 sur la maîtrise de l'urbanisation autour des lignes de transport d'électricité<sup>26</sup>. L'Ae s'étonne par ailleurs de constater que la citation de l'avis de l'AFFSET du 23 mars 2010 occulte la recommandation opérationnelle de cet avis (voir la note de bas de page n°2 du présent avis de l'Ae), dans le contexte découlant du rapport conjoint du CGEDD et du CGIET. L'Ae est néanmoins consciente que ce chapitre peut, le cas échéant, éclairer le contexte dans lequel se discute une partie des raisons qui ont conduit certains acteurs à demander ce projet, mais pas les impacts spécifiques du présent projet, puisque le nouveau tracé se situe loin des habitations.

### **3.7 Méthodes**

Un chapitre de l'étude d'impact est consacré aux méthodes d'analyses utilisées et aux difficultés rencontrées. Mais en fait cette partie est d'une très grande généralité (les points I à V peuvent s'appliquer à tous les types de dossiers, sur toute la France, excepté le nom des communes et des administrations), et la conclusion est qu'aucune difficulté technique particulière n'a été rencontrée au cours de cette étude.

### **3.8 Résumé non technique**

Il ne s'agit en fait pas d'un résumé non technique, mais d'une sélection de paragraphes ou d'alinéas au sein de l'étude d'impact. Au total, le résumé non technique fait 58 pages, alors que l'étude d'impact fait 174 pages. Le résumé non technique a vocation à donner au lecteur qui ne souhaite pas ou ne peut pas prendre connaissance de l'intégralité de l'étude d'impact de disposer rapidement une vision synthétique et non technique des tous les problèmes analysés dans l'étude d'impact. Il est donc difficile de considérer que l'esprit du code de l'environnement qui a présidé à cette obligation est respecté dans le présent cas. **L'Ae recommande de réécrire de façon plus synthétique ce résumé non technique et ne pas dépasser 20 ou 25 pages.**

\* \* \*

---

<sup>26</sup> Le rapport conjoint du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) et du CGIET (Conseil général de l'industrie, de l'énergie et des technologies) d'août 2010 sur la maîtrise de l'urbanisation autour des lignes de transport d'électricité prend ainsi position : « *Ce principe de cohérence, auquel le ministère chargé de la santé se déclare particulièrement attaché, milite également en faveur de la prise en considération non seulement des établissements sensibles (écoles primaires et maternelles, crèches ainsi que maternités), mais aussi des bâtiments à usage d'habitation. Les enfants en bas âge séjournent en effet plus longtemps dans le logement familial que dans les établissements d'accueil de type crèches.* »