



CONCERTATION PREALABLE DU PROJET AQUIND

Réunion table-ronde des Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement du 5 avril 2018, 17h – 19h

Rouen, Maison des Savoirs, 115 Boulevard de l'Europe

Personnes présentes

Associations conviées

Ensemble des administrateurs de la fédération FNE Normandie.
BIA Francis, Mandat associatif : Non à l'autoroute
BONAY Patrice, Mandat associatif : SOS Estuaire
DADCI Badredine, Mandat associatif : Beauvoir-Avenir en pays de Bray
DE CONTES Pierre, Mandat associatif : GRAB-HN
FITTE Antoine, Mandat associatif : Effet de Serre toi même !
FRODELLO Jean-Pierre, Mandat associatif : LPO Normandie
GERNEZ Joël : Mandat associatif : CREPAN
GREGE Richard, Mandat associatif : LPO Normandie
GUILLE Jean-Paul, Mandat associatif : Association du Val d'Avre
GUYOMARCH Jean-Yves, Mandat associatif : Evreux Nature Environnement
JOLY Claudine, Mandat associatif : CREPAN
MORGOUN Philippe, Mandat associatif : Les Bombinas de Saint Nicolas d'Attez
NOEL Myriam, Mandat associatif : CHENE
SAVARY Arlette, Mandat associatif : CREPAN
SCHWENDEMANN Chloé, Mandat associatif : SOS Estuaire
VUE Philippe, Mandat associatif : ZADESR
FERAY Didier, Mandat associatif : CHENE
DAVEAU Jean-Paul, Mandat associatif : Perche Avenir Environnement
Blavette Guillaume, Mandat associatif : EDSTM !

Représentants des associations présents

M. J-M. GANTIER, président de la Ligue de Protection des Oiseaux Normandie (LPO)
M. G. BLAVETTE, collectif STOP EPR ni à Penly ni ailleurs.
M. Q. GANTIER, Coordinateur Fédéral France Nature Environnement Normandie

Représentants du projet

M. Kirill GLUKHOVSKOY, Directeur de la société AQUIND
M. Vladimir TEMERKO, Chef de projet pour la société AQUIND
M. Mmedo DUFFORT, Société WSP, coordonnateur des études environnementales
M. Timothée DERACE, Société ARCADIS, en charge de la réalisation des études environnementales sur la partie terrestre française

Des experts en charge de différentes parties des études environnementales, sont présents dans la salle.

Compte-rendu de la réunion

La première partie de la présentation est consacrée à la présentation de la société Aquind et de ses grands principes et lignes directrices, par le directeur de la société, Kirill Glukhovskoy.

Monsieur le garant de la concertation, Laurent Demolins, nommé par la commission nationale du débat public, présente ensuite le cadre légal de la concertation, ainsi que le rôle du garant pendant le déroulé de celle-ci.

Monsieur Duffort, responsable de la coordination des études techniques en France et au Royaume-Uni, présente ensuite le projet tel qu'il est aujourd'hui présenté au public dans le cadre de la concertation : sa zone d'étude, ses spécificités techniques, et les enjeux qu'il présente¹.

Des échanges et commentaires ont eu lieu pendant et après la présentation.

Echange n°1

Monsieur JM Gantier formule deux remarques en début de présentation :

- *On parle de séquence Eviter – Réduire – Compenser mais selon lui, en France, de nombreux projets s'attachent surtout à Réduire et Compenser. Depuis des projets comme Sivens ou Notre Dame des Landes, la tendance change et il y a plus de débats. Il ajoute que ce n'est peut-être pas le cas du projet AQUIND car à lecture du Dossier de la Concertation (DMO), a priori beaucoup est fait pour concilier le projet avec l'environnement.*
- *Selon M. Gantier, un mois de concertation est une durée insuffisante pour un projet de cette ampleur ; elle ne permet pas au public de s'informer correctement. M. Gantier signale qu'il est un ancien inspecteur de la DREAL désormais retraité, et que le Dossier de la Concertation (DMO) lui semble très technique. Il doute qu'un mois soit suffisant pour que le public puisse en prendre pleinement connaissance et se l'approprier. Selon M. Gantier, ceci constitue un problème fondamental de démocratie, et il profite de cette occasion pour interpeler le Garant de la concertation à ce sujet.*
- *M. Gantier remarque que l'on parle de « contrainte environnementale », et que ce terme est inapproprié. Les termes « d'enjeu » ou de « sensibilité » environnementale lui semblent plus indiqués.*

Monsieur T. Degrace indique que la concertation préalable dure 7 semaines et que la législation impose une mise à disposition des documents de la concertation 2 semaines avant le début de celle-ci. Le public dispose donc au total de deux mois pour prendre connaissance du projet et participer à la concertation préalable.

Monsieur le Garant de la concertation indique qu'au Royaume-Uni, la durée de la concertation est beaucoup plus courte.

Sur la question de la doctrine ERC, Monsieur K. Glukhovskoy indique à titre d'exemple que depuis le début du projet, le choix de passer le câble en souterrain a été fait de manière à limiter l'impact environnemental, même si cette technique est plus coûteuse.

Echange n°2 :

Monsieur Blavette indique qu'il serait intéressant d'avoir plus d'informations sur les installations de Barnabos, sa mise en œuvre et la prise en compte de ses impacts, notamment des champs magnétiques. Il demande pourquoi la station de conversion n'est pas réalisée proche du point d'atterrage, par exemple autour de Dieppe.

Monsieur M. Duffort explique qu'après la conversion du courant continu (CC) en courant alternatif (CA), chacun des 4 câbles de transport de CC est converti en 3 câbles de transport en CA, conduisant à un total de 12 câbles en CA. L'impact environnemental du passage en souterrain de ces 12 câbles entre le point d'atterrage et le poste de Barnabos serait bien supérieur à la solution proposée.

D'autre part, RTE est maître d'ouvrage de la liaison sur la partie CA, et il est souhaitable pour AQUIND comme pour RTE de limiter cette portion le plus possible.

¹ Tous les éléments sur le projet sont consultables librement dans le dossier de concertation :

<https://aquindconsultation.fr/wp-content/uploads/sites/15/2018/02/Dossier-de-Concertation-Prealable.pdf>

Enfin, les quantités de matériaux à mettre en œuvre, et donc les coûts, pour une liaison à 12 câbles en CA seraient supérieurs aux coûts pour une liaison à 4 câbles en CC.

Monsieur Blavette indique que le projet pourrait rencontrer une opposition forte, notamment de la part des personnes opposées à un projet éolien dans le secteur de la commune de Tôtes.

Monsieur Blavette demande si des mesures de végétalisation de la station de conversion sont prévues.

Monsieur M. Duffort indique qu'un travail sur l'intégration paysagère du bâtiment sera fait, avec des études de paysagiste.

Echange n°3 :

Monsieur Blavette demande des précisions sur l'impact du projet sur l'emploi dans le secteur. Il indique qu'il existe des organismes visant à favoriser l'adéquation entre besoin des employeurs et formation, comme par exemple le cluster « Dieppe Méca-Energie ». Par ailleurs, un lycée à Dieppe propose une formation aux métiers de l'électricité. Selon M. Blavette, AQUIND pourrait avoir un rôle à jouer, notamment en participant aux initiatives visant à une bonne adéquation entre la formation et l'emploi.

M. M. Duffort indique que l'interlocuteur d'AQUIND sur ce point est la CCI Normandie.

M. K. Glukhovskoy précise que la station de conversion de générera pas d'emploi équivalent temps plein, mais il y aura des besoins de sociétés de prestations de service, notamment de maintenance.

Monsieur Blavette soulève un point d'attention sur les automatismes : selon lui, ils ne sont pas toujours suffisants et si l'équipe de maintenance est située trop loin de la station cela pourrait poser de nombreux problèmes.

M. M. Duffort indique que le projet étant un investissement lourd, il n'est pas question de laisser la station sans une maintenance adéquate. Ce point est donc bien pris en compte dans le projet.

Monsieur Blavette attire l'attention de l'équipe du projet AQUIND au sujet du planning, qui lui semble ambitieux, et pointe le retard pris par d'autres projets comme par exemple le projet éolien du Tréport.

Echange n°4 :

Monsieur Blavette pose la question de l'opportunité de réaliser le projet en Normandie plutôt qu'ailleurs. Il existe des trajets plus courts entre le Royaume-Uni et la France.

Par ailleurs, il demande quelle est l'articulation du projet avec d'autres projets, dont notamment les projets publics portés par RTE.

Enfin, M. Blavette indique avoir lu avec amusement l'avis de la Commission de la Régulation de l'Énergie (CRE), qui a renvoyé le dossier à l'ACER (Agence européenne de coopération des régulateurs de l'énergie).

M. K. Glukhovskoy répond au sujet de l'implantation en Normandie. Dans un premier temps, tous les points de connexion possibles côté Royaume-Uni ont été étudiés. Tous les postes haute-tension sur la côte Sud sont saturés, à l'exception de celui de Lovedean. Côté français, RTE a été consulté et a indiqué qu'aucun poste ne pouvait recevoir la connexion en Hauts de France. Par ailleurs, il n'est pas possible de franchir les câbles de l'interconnexion IFA2. Ce qui a conduit à étudier une zone comprise entre Le Havre et Dieppe. Suite à des échanges avec RTE, il s'est avéré que le poste de Barnabos était le plus opportun. Techniquement, ce poste n'était pas le plus idéal du point de vue d'AQUIND car relativement éloigné des côtes, mais les postes mieux situés ne pouvaient pas accueillir le projet AQUIND.

Monsieur Blavette prend note.

M. K. Glukhovskoy répond au sujet de l'avis de la CRE. Le projet AQUIND a été lancé après les projets portés par RTE. Ainsi, la CRE avait connaissance de l'ensemble des projets avant qu'AQUIND ne dépose son dossier. Or ; même si tous les projets de connecteurs étaient réalisés, il y aurait encore de la place pour d'autres projets étant donné les estimations du besoin.

Monsieur Blavette indique que le président de la CRE a été préfet en région Normandie, et connaît donc très bien le secteur. Selon lui, la CRE a botté en touche, ce qui pourrait être lié au business model du projet. M. Blavette s'interroge sur l'impact du projet sur le TURPE (Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Électricité) et demande à ce que le business model soit présenté dans ses grandes lignes.

M. K. Glukhovskoy répond que la question de l'intérêt du projet a été traitée par la Commission Européenne, qui a déclaré AQUIND Projet d'Intérêt Commun (PIC). Par ailleurs, la CRE a confirmé que le projet apporte des avantages pour la France. Enfin, il s'avère qu'AQUIND aurait dû se tourner vers l'ACER dans tous les cas. Le fait que la CRE renvoie le projet vers l'ACER n'a finalement fait qu'accélérer ce processus.

Concernant le Business model, il est considéré par AQUIND comme viable, sinon la société AQUIND ne porterait pas le projet. K. Glukhovskoy précise que le business model concerne uniquement le transport d'électricité ; AQUIND n'achète ni ne vend pas d'énergie, en accord avec les règles européennes de séparation entre production et transport d'énergie. La société se rémunère sur le transport d'électricité ; les coûts seront fixés par un système d'enchères validé par la CRE, qui en vérifiera la transparence.

La société garantira une égalité d'accès à l'interconnexion pour tous les producteurs et distributeurs d'électricité. Afin de garantir cette égalité d'accès, il sera interdit de réserver une capacité de transport sur le connecteur ; la capacité sera ouverte à tous. A titre d'illustration, K. Glukhovskoy cite le cas d'une procédure de réclamation actuellement en cours au niveau européen, contre une société productrice d'électricité suspectée d'avoir réservé de la capacité sur une interconnexion. Il précise que ce cas ne concerne pas un projet français.

K. Glukhovskoy indique que les interconnexions sont à ce jour reconnues comme les solutions les moins coûteuses pour augmenter le marché de capacité.

K. Glukhovskoy indique qu'il existe un mécanisme réglementaire qui permet d'assurer que si la capacité de transport et la demande en énergie existent au même moment, les producteurs ont l'obligation de les utiliser ; ils ne peuvent pas les ignorer.

K. Glukhovskoy précise qu'au Royaume Uni, il est commun de fixer les prix par un système d'enchères ; en France, les prix sont plutôt fixés sur la base du système des certificats de capacité.

Echange n°5 :

M. JM Gantier demande quel est le protocole d'inventaire de l'avifaune lors des études environnementales.

M. L. Dupal (société EXECO, en charge des inventaires sur la partie terrestre), indique que sur la partie terrestre des observations par points d'écoute seront réalisées.

Mme N. Tertre (société Natural Power, en charge des études environnementales sur la partie marine) indique que, pour la partie marine, l'état initial est bien documenté dans la bibliographie pour la Manche, et qu'elle a été considérée suffisante pour les études d'impact.

M. JM Gantier demande si AQUIND a accès aux études réalisées sur ce sujet pour les projets éoliens offshore. En effet selon M. Gantier ces études ont été bien réalisées, avec des moyens importants (observations par avion, bateau et radar) et lors de leur réalisation il avait été convenu qu'elles seraient mises à disposition.

Mme N. Tertre répond que non, AQUIND n'a pas ces études à ce stade mais que la DDTM et la DREAL seront rencontrées sous peu, et qu'il pourra à ce moment leur être demandée transmission des données disponibles.

M. JM Gantier indique que selon lui, il y a des hivernages de Fous de Bassan. Il existe également des zones de nichage et de nourrissage de l'avifaune au large du Pays de Caux, et que ce point mériterait selon lui un paragraphe dans l'étude d'impact. La population des Fulmars Boreale et des mouettes tridactyles serait en baisse. Certaines espèces nicheraient sur le littoral et se nourriraient au large. Selon M. Gantier même si un câble enterré ne présente a priori pas un impact important, on peut s'interroger si le projet ne pourrait pas entraîner des obstacles à ces trajets.

Mme N. Tertre indique son intérêt pour ces informations, et précise les impacts du projet sur l'avifaune seront limités à la phase travaux. Elle précise que la société Natural Power est mandatée pour l'ensemble du volet marin de l'étude environnementale, en France et en Angleterre ; l'échelle d'observation sera donc bien toute la Manche afin de considérer la distribution régionale des populations. Mme Tertre indique également qu'une attention particulière sera portée sur les espèces nicheuses aux environs de l'atterrissage.

M. JM Gantier indique qu'il existe un double sens de migration : dans la direction Est – Ouest, et dans la direction France – Royaume Uni.

Par ailleurs, M. Gantier indique que selon lui, le passage du trait de côte se faisant en forage dirigé, peu ou pas d'impacts sont attendus dans cette zone.

M. L. Dupal indique que la période à laquelle les travaux seront réalisés pourra être choisie de manière à limiter l'impact sur l'avifaune.

M. Q. Gantier demande si les études d'impact des projets existants sont prises en compte.

Mme Tertre répond que oui, et précise que celles-ci indiquent une restauration du milieu naturel relativement rapide après ensouillage. En cas de recouvrement (quand l'ensouillage n'est pas possible), la restauration peut être plus lente.

Mme Tertre ajoute qu'une réflexion sur le démantèlement du câble sera également incluse dans les études.

Echange n°6 :

M. JM Gantier indique que selon lui, si l'atterrissage se fait à Dieppe, il n'y aura pas de problème particulier sur la faune avicole. S'il se fait à Pourville, M. Gantier indique qu'il faudra éviter la zone Natura 2000.

M. Gantier demande sur quelle distance le tracé passe sur voierie / hors voierie. Il y aura plus de problématiques sur les sections hors voierie.

M. M. Duffort indique que ce point est intégré aux études. Le choix du tracé se fera en fonction des différentes contraintes. L'atterrissage à Dieppe n'est pas particulièrement attractif du point de vue du projet en raison de la forte densité urbaine, et des impacts associés. Concernant Pourville, des zones de subsidence ont été détectées sur la D153. Les passages sous voierie seront privilégiés car ils évitent également la sensibilité archéologique. Dans certaines petites villes, il peut exister des obstacles. Par exemple à Offranville, un If millénaire est présent. Dans ce cas des solutions d'évitement peuvent être proposées. Le tracé de ces circuits d'évitement est encore très ouvert à ce stade.

M. le Garant de la concertation demande que des précisions sur le processus de décision sur le choix du tracé soient données.

M. M. Duffort indique que le choix du tracé retenu se fera en fonction des retours des études actuellement en cours et de la concertation. Le tracé devrait être précisé dans le courant de l'été 2018.

M. T. Degrace indique qu'AQUIND peut s'engager à recontacter les acteurs ayant pris part à la concertation dans le courant de l'été lorsque le tracé sera fixé, pour recueillir leur avis.

M. JM Gantier accepte cette proposition.

Echange n°7 :

M. JM Gantier indique qu'il y a une présence de Busards St Martin en Pays de Caux. La station de conversion pourrait impacter cette population, ainsi que toute l'avifaune. Il sera intéressant de suivre l'avis du paysagiste, afin d'éviter des erreurs d'intégration du projet (éviter les grandes haies de Tuyas, par exemple).

M. T. Degrace dit que si M. Gantier a un avis pour la meilleure intégration de la station, celui-ci intéresse le projet.

M. JM Gantier précise que notamment la technique du bourrage végétal lui semble intéressante. Celle-ci consiste à implanter un maximum de végétation dans le projet (bosquets, haies, etc...). M. Gantier soulève un point de vigilance sur le fait qu'il sera nécessaire d'obtenir une maîtrise foncière suffisante pour mettre en œuvre les éventuelles mesures environnementales proposées.

M. Gantier suggère d'utiliser des essences locales. Il demande quand l'étude d'impact sera terminée.

M. M. Duffort répond que les études d'impact seront terminées fin du premier trimestre 2019.

M. JM Gantier remarque qu'il existe de nombreuses lignes à haute tension à proximité du poste de Barnabos. Il faudra proposer des mesures pour que les oiseaux n'entrent pas en contact avec les lignes. Par exemple, installer des serses ou des consoles sur les lignes et pylônes pour dissuader les oiseaux de se poser sur les lignes. M. Gantier suggère de demander à RTE, qui connaît bien la problématique, les solutions les plus adaptées.

Echange n°8 :

M. Blavette indique que dans l'Ouest de la vallée de la Scie, il existe un enjeu concernant les batraciens. Il ajoute que l'acceptabilité du projet sur le front de mer de Pourville pourrait être difficile, en raison de la forte fréquentation du secteur.

M. M. Duffort répond que le maire de Hautot-sur-Mer a été rencontré. Il existe des possibilités d'implantation du chantier sur deux parkings à proximité du front de mer, pour le passage du trait de côte en forage dirigé.

Mot de conclusion du Garant :

Monsieur le Garant remercie les associations présentes, et souligne le caractère constructif des échanges.