

Est-ce bien raisonnable d'imaginer, coupant la plaine du Roussillon, une balafre de 40 kilomètres hérissée de 80 pylônes de plus de 50 mètres de haut et 30 mètres de large soutenant des câbles électriques à moins de 10 mètres du sol !

C'est pourtant ce que nous concocte EDF via sa filiale RTE (Réseau de Transport Electrique). La construction de cette nouvelle ligne haute tension de 400 000 volts peut légitimement faire cauchemarder les responsables du tourisme local - la 1ère ressource du département - et tous les amoureux de notre terroir. La sinistre guirlande de pylônes électriques anéantirait les efforts privés ou publics pour conforter l'attractivité des paysages remarquables et la qualité de vie du Roussillon. Pourquoi prétendre nous imposer un projet pharaonique dont nous n'avons nul besoin ?

à ce qu'affirmaient nos dirigeants, la ligne THT refusée çà juste titre par nos voisins était inutile. Quant à l'argumentation pour l'alimentation en électricité du futur TGV on se moque de nous : il n'était pas question de TGV dans les Hautes-Pyrénées... et il n'y a pas eu besoin d'une nouvelle ligne THT pour les TGV existants.

Mais il n'y a pas que l'environnement. Une ligne THT pose aussi de graves problèmes de santé publique. Et cela, EDF et RTE n'en parlent pas, alors même que la ligne qu'ils veulent nous imposer devrait traverser - hélas en toute légalité - des zones fortement urbanisées.

Sans prétention d'exhaustivité, nous abordons ce sujet tellement épineux qu'il est classé top secret. Taisant les risques pour votre santé, RTE, dans ses documents préfère s'étendre longuement sur les compensations financières qu'elle octoierait aux particuliers et collectivités touchées.

**Non à la ligne THT
400 000 volts !**

- **Débat public dans chaque commune concernée.**
- **collectif anti-THT regroupant les élus et les associations**

On parle " d'acte communautaire de très grande importance pour l'Europe" de "secours mutuel entre la France et l'Espagne". Ces phrases grandiloquentes n'ont qu'un but : cacher les difficultés de gestion du trop plein d'électricité produit par notre parc nucléaire et masquer la stratégie européenne de transport d'électricité d'EDF. Car ce projet n'est utile en rien aux P.O. dont l'approvisionnement en énergie vient d'être renforcé par la très peu esthétique ligne à haute tension Baixas - Vic qui concourt aussi à l'équilibre et à la solidarité énergétiques franco-espagnols.

Ce projet n'est pas nouveau. Il a été porté depuis 20 ans par tous les gouvernements. Et s'il atterrit en Roussillon, c'est parce que les populations du Val Louron, dans les Hautes-Pyrénées, puis celles de l' Ariège, se sont battues vaillamment pour leur environnement et ont réussi à mettre EDF et l'Etat en échec. Prétendre aujourd'hui, comme le font l'Etat et RTE, que ce projet n'a rien à voir avec les précédents, est une fumisterie. S'il ne s'agit pas de nous imposer ce dont les autres n'ont pas voulu... c'est qu'effectivement, et contrairement

Plutôt que de parler du prix auquel nous serions à vendre, nous préférons approfondir la question du préjudice. Environnement, Santé Publique : nous exigeons transparence et débat.

La pertinence du tracé, la faisabilité de l'enfouissement des lignes ne nous concernent pas : nous avons pas à nous substituer aux responsables de ce monstrueux projet. Si cette ligne THT est réellement vitale, nous faisons entièrement confiance à EDF pour trouver des solutions qui épargnent notre pays et ses habitants... Notre tâche est de défendre nos paysages, notre patrimoine, notre qualité de vie, comme l'ont fait les populations des Hautes- Pyrénées et d'Ariège. Jamais nous n'admettrons de transformer le Roussillon en couloir à ligne THT. Qu'on se le dise !

Marc MAILLET, PDT de FRENE 66,

Administrateur de France Nature Environnement

Maryse LAPERGUE, Pdte de La Hune des P.O.,
ex-Conseillère Régionale en charge de l'environnement

VOTRE COMMUNE EST CONCERNÉE

DES RISQUES POUR LA SANTÉ PUBLIQUE ?

Pourquoi le Parlement Européen a-t-il tenu, dans sa résolution du 5 mai 1994, à préconiser le cantonnement des lignes haute tension dans des couloirs sans habitations où aucune activité humaine permanente ne serait possible ? Pourquoi a-t-il préconisé la mise en place d'un système d'indemnisation pour les riverains des lignes à haute tension ? Pourquoi le Luxembourg et l'Italie ont-ils depuis interdit toute construction sous les lignes à haute tension ? Pourquoi le Conseil d'Etat belge a-t-il donné raison (1), au nom du "droit à la protection d'un environnement sain" (2) aux riverains qui refusaient le renforcement de la ligne haute tension Aubange-Esch?

Tout simplement parce que les lignes THT (à Très Hautes Tension) inquiètent les scientifiques. En 1979 déjà, on avait constaté une multiplication par 2 des leucémies chez les enfants vivant près des lignes à hautes tension de la région de Denver, aux USA. En 1986 puis en 1992, des chercheurs suédois se penchant sur des situations semblables dans leur pays avaient conclu à un rapport de cause à effet entre l'exposition aux CEM et l'apparition de tumeurs cancéreuses.

En 1993, l'INSERM (Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale) après avoir - à la demande d'EDF - analysé les études épidémiologiques réalisées sur le sujet (3) constatait "une cohérence entre les études, une absence d'effet de confusion et une certaine constance dans l'association retrouvée entre la proximité par rapport aux lignes et le cancer de l'enfant (les leucémies) et dans la conclusion que dans l'état actuel des connaissances, on peut admettre la plausibilité d'un effet des champs magnétiques sur l'apparition des leucémies"...L'INSERM signalait aussi (4) les travaux en cours (5) dont les conclusions seraient éclairantes. Elles l'ont été : Maria Feychting par exemple, entre autres chercheurs ayant abouti à des constations similaires, concluait à une multiplication par 2 - voire par 5 selon l'intensité du CEM auxquels ils étaient soumis - des leucémies chez les enfants.

Tous ces travaux ont bien sûr attiré l'attention des responsables européens et internationaux : en 1994,

lors d'un symposium d'experts organisé à Londres par l'Union Européenne, il a été dit clairement que les CEM fragilisent les systèmes immunitaires des êtres vivants - dont les humains - et contribuent à modifier les membranes des cellules, favorisant la formation de tumeurs et de cancers. Et en 1998 l'OMS (l'Organisation Mondiale de la Santé) a jugé bon de publier (6) les conclusions du groupe de travail international réuni par le National Institute of Environmental Health Sciences (l'Institut National Américain des Sciences de la Santé Environnementale) les champs de basse fréquence doivent être considérés comme peut-être cancérigènes pour l'homme si l'on accepte les critères établis en ce domaine par le Centre International de Recherche sur le Cancer de Lyon.

Une inquiétante exception française

Ces recherches sont-elles ignorées des responsables d'EDF ? Pas du tout. Comme cité plus haut, le grand électricien français s'intéresse de près aux études épidémiologiques concernant les CEM. Et depuis longtemps. De 1970 à 1989, une grande étude concernant les personnels exposés aux CEM a été menée conjointement sur 170000 employés d'EDF et 53000 employés de deux compagnies d'électricité nord-américaines, Ontario Hydro et Hydro-Québec. Ses Résultats ont été inquiétants puisqu'ils ont montré, eux aussi, une association troublante entre le degré et le temps d'exposition aux CEM et l'augmentation des leucémies, tumeurs du sein et tumeurs du cerveau. Malgré tous ces signaux d'alarme, le discours officiel d'EDF ne varie pas, son service Santé affirmant tranquillement qu'il est toujours impossible de démontrer une quelconque toxicité cancérigène malgré vingt années de recherche approfondie !

Cette attitude de notre électricien national n'a rien d'étonnant : le secret est la ligne de conduite observée, depuis toujours dans notre pays, pour tout ce qui touche à la gestion des choix énergétiques hexagonaux. Au point souvenez-vous, d'avoir prétendu que le nuage de Tchernobyl s'était arrêté aux frontières de la France !

Une vraie chape de plomb difficile à soulever. Malgré le colloque organisé à l'Assemblée Nationale le 29 mars 1999 à l'initiative de la députée Michèle Rivasi, fondatrice de la CRI-RAD (7), où plusieurs scientifiques avaient expliqué l'effet cancérigène des CEM émis par les lignes THT, le Parlement peine à se saisir de la question. La version officielle du ministère de la santé - comme du ministère de l'Environnement - est que tout va bien. La preuve serait un rapport rassurant du Conseil National d'Hygiène Publique datant de 1996... un rapport rédigé par les docteurs Lambrozo et Dab qui étaient alors aussi responsables des études médicales d'EDF !

Secret + chape de plomb = sujet tabou. Les journalistes français, largement subventionnés par les publicités d'EDF, hésitent à se saisir d'un sujet épineux, contrairement à leurs confrères étrangers. Une bonne raison pour saluer le courage de "Science et Vie" qui a osé relayer les interrogations des scientifiques plusieurs fois ces dernières années, ainsi que celui de "L'Ecologiste" qui a fait de même récemment.

Dormez tranquilles, braves gens ! L'Union Européenne et l'OMS s'inquiètent à tort : encore un nouveau volet de l'exception française !

Tout cela serait risible s'il y allait pas de notre santé à tous. Nous ne voulons pas jouer les cassettes, mais il nous semble que les interrogations des scientifiques comme les recommandations de l'Union Européenne et de l'OMS justifient **l'application du Principe de Précaution** dans tout projet d'implantation de ligne THT.

Des interrogations et des recommandations que nous voulons aussi porter à la connaissance du public roussillonnais pour qu'ils puissent débattre et décider en toute connaissance de cause.

Paysage, environnement, santé publique : dans chaque commune, un débat public !

(1) Arrêt Venter du 20 août 1999

(2) Article 23, alinéas 3-2 et 3-3 de la constitution belge

(3) Effet des champs électriques et magnétiques de très basse fréquence sur la santé. Editions INSERM 1993. page 22

(4) id. page 36

(5) European Journal of Cancer, vol 31A, n°12 : Magnetic field and childhood cancer, by Maria Feychting

(6) OMS : Aide-Mémoire n°205, novembre 1998

(7) CRI-RAD : Commission de recherche et d'Information Indépendantes sur la Radioactivité

THT : ligne à très haute tension
CEM : Champ électromagnétique émis par la ligne THT
RTE : Réseau de Transport d'Electricité, filiale d'EDF
CNDP : Commission Nationale du Débat Public

Il est survolté !

-Concernant la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), René Seigneurie, porteur du projet de RTE : " *Il y aura des magistrats, des scientifiques, des experts. S'il y a des membres d'associations (de défense de l'environnement), ce ne sera pas au titre de leur association*". (L'Indépendant du 17/03/02).
Drôle de façon d'engager la futur concertation quand on sait que les associations font partie des instances nationales de la CNDP et qu'elles ont toujours été consultées, ainsi que la population, dans les dossiers de la CNDP!

Les plombs sautent !

- La ligne THT a pour vocation, selon le Préfet Debaq, "d'accompagner l'alimentation de la ligne TGV Perpignan-Barcelone" (L'Indépendant du 22/03/02), mais pas pour René Seigneurie porteur du projet RTE pour qui le "TGV est une opportunité environnementale" (La semaine du Roussillon du 20/12/02)

Il l'a dit :

"La population a un appétit d'information sur ce dossier"...Voilà les questions auxquelles il faut répondre aux citoyens : pourquoi ne pas enterrer la ligne; pourquoi on ne peut pas passer sous la mer ; quels sont les risques pour la santé, pour le paysage, la faune, la flore".

Le Préfet Debaq (L'Indépendant du 22/03/02).

EDF court-circuite l'information

Nous avons reçu, avec nos factures, une lettre de François Roussely, le Pdt d'EDF, commentant l'enquête menée par ses services et s'engageant à répondre aux attentes du million d'usagers qui y ont répondu. EDF promet d'organiser dès 2002 et chaque année, un débat départemental avec les maires sur les "différents aspects du service public" et de communiquer à chaque abonné les "principaux indicateurs mesurant l'impact de (son) activité sur l'environnement". Il sera aussi possible de consulter sur Internet des données concernant les impacts sur l'environnement des "centrales électriques, nucléaire, thermiques" et des barrages hydroliques". Pas un mot, par contre, sur les lignes THT qui pourtant se voient dans nos paysages comme le nez au milieu de la figure : voilà pour les 69 % d'entre nous qui ont dit "que la mission la plus importante du service public de l'électricité était de respecter l'environnement..." Et aucune allusion aux enquêtes épidémiologiques commanditées par EDF : de quoi renforcer dans leur opinion les 41 % qui ont jugé "que l'information délivrée par EDF n'était pas transparente". Et donc aucun engagement d'EDF concernant la santé publique, un terme qu'elle semble ignorer !

RÉSISTANCES

LES 41 COMMUNES CONCERNÉES

**BAIXAS
CALCE
ST-ESTÈVE
PEZILLA-LA-
RIVIÈRE
VILLENEUVE-LA-
RIVIÈRE
BAHO
ST-FÉLIU
D'AVALL
LE SOLER
TOULOGES
PERPIGNAN
THUIR
CANOHES
LLUPIA
PONTEILLA
POLLESTRES
ST-COOMBE DE
LA
COMMANDERIE
TERRATS
TROUILLAS
VILLEMO LAQUE
BAGES
FOURQUES
ST-JEAN
LASSELLE
ORTAFFA
TORDERES
PASSA
TRESSERE
BANYULS-DES-
ASPRES
BROUILLA
LLAURO
VIVES
ST-JEAN-PLA-DE-
CORTS
LE BOULOU
MONTESQUIEU-
LES-ALBERES
VILLELONGUE-
DELS-MONTS
ST-GENIS-DES-
FONTAINES
CERET
MAUREILLAS-
LAS-ILLAS
LES CLUSES
LE PERTHUS
L'ALBERE
LAROQUE-DES-
ALBERES**

Le 7 février 2002, le Conseil Général - majorité et opposition réunies - adoptait une motion hostile à l'implémentation aérienne de la ligne 400 000 volts. *"En l'état actuel des choses, nous ne pouvons pas accepter cette ligne. Qui plus est, le projet s'est fait sans concertation"* (1) : les propositions du Président Bourquin, censés condamner EDF et le gouvernement français porteur du projet, étaient pour le moins nuancés. Alors que son collègue et ami René Olive, le maire de Thuir, avait franchement stigmatisé le projet en le qualifiant de *"cicatrice indélébile"*.

Plutôt qu'un vœu (pieux ?), nous aurions préféré un engagement fort du Conseil général, dans la manière habituelle de son Président. Appeler à la mobilisation générale de tous les élus du département, par exemple, pour affirmer clairement l'opposition totale à cette ligne aérienne quel qu'en soit le tracé. Réunis le 15 mars à Villemolaque, les 35 communes présentes (sur 41) sont allées plus loin en décidant de rejeter globalement le projet de la ligne THT dans le département et pas seulement le périmètre d'étude qui leur est soumis par l'Etat via le Préfet. Et leurs conseils municipaux, un à un, émettent des engagements plus ou moins explicites dans ce sens. L'idée exprimée par les maires de réunir dans une pétition l'ensemble des 226 communes du département va dans le bon sens, comme le rejet du projet par l'Association Départementale des Maires et Adjoints.

Les associations de Défense de l'Environnement, pour leur part, ont saisi la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) dont le rôle est d'organiser, pour les projets d'intérêt national, la concertation la plus large avec le public...et pas seulement les réunions minimales habituelles avec les collectivités et les associations comme cela avait commencé à se faire en décembre 2001. Or, après avoir consulté les ministères concernés, la CNDP a retenu, le 14 février 2002, le dossier qui nous intéresse: il n'est donc plus question d'une consultation à minima des collectivités et des associations telle que prévue il y a quelques semaines par la préfecture et RTE (2).

Un large consensus contre ce projet est donc en cours d'élaboration : l'heure est venue d'unir les efforts des élus et des associations de défense pour entraîner l'opinion publique afin de faire échec à ce projet nuisible à notre pays et à sa population. Il est aussi urgent, quand EDF et RTE disposent des moyens financiers d'influencer les élus, de se doter des moyens de débattre, en toute transparence, devant les citoyens. Et avec eux.

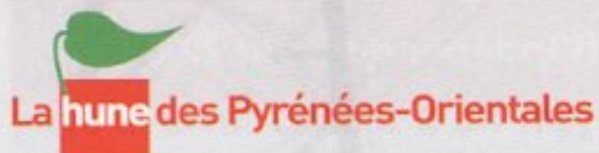
C'est pourquoi nous demandons un débat public et contradictoire avec les porteurs du projet d'EDF dans chacune des 41 communes concernées.

C'est pourquoi nous proposons la création d'un collectif anti-THT regroupant largement les élus et les associations.

C'est pourquoi nous demandons que ce Collectif anti-THT soit aidé financièrement par les collectivités pour que les habitants des P.O. ne soient pas "informés" par la seule propagande d'EDF. Une façon de prouver la détermination réelle des uns et des autres... comme le font les associations en publiant ce document.

(1) L'Indépendant du 08/02/02

(2) Le document d'information publié en mars 2002 par RTE ne mentionne même pas la procédure du débat public !



Coupon à retourner à :

FRENE 66 • 16, rue Petite-la-Réal, 66000 Perpignan

Un reçu vous sera adressé dès réception de votre chèque. Vous recevrez aussi courant janvier 2003 un reçu fiscal pour vos impôts.

[<Télécharger le Coupon en format .pdf>](#)

Projet de liaison électrique THT Ligne 400 000 Volts France Espagne Baixa-Bescano, Défauts fondamentaux des études comparatives du cabinet CESI [<télécharger en pdf>](#)



FRENE 66

Tél. : 04 68 34 98 26

La Hune des P.O.

Tél. : 04 68 64 61 61

Non à la ligne THT 400 000 V

SOUSCRIPTION ROUSSILLON HAUTE TENSION

Nom Prénom

Adresse

..... Téléphone

Somme versée (par chèque à l'ordre de FRENE 66 - THT)

FRENE 66

Fédération pour les Espaces Naturels et l'Environnement – Pyrénées-Orientales

Siège social : FRENE 66 - 16, rue Petite-la-Réal 66000-Perpignan
Tél. 04 68 34 98 26 Fax 04 68 34 61 80

PROJET DE LIAISON ELECTRIQUE THT LIGNE 400 000 Volts FRANCE ESPAGNE BAIXAS-BESCANO

DEFAUTS FONDAMENTAUX DES ETUDES COMPARATIVES DU CABINET CESI

Le présent document a pour but de relever les défauts de l'étude du cabinet d'expertise CESI qui en perturbent la compréhension ou qui induisent en erreur le lecteur.

1- ORGANISATION GENERALE DE L'ETUDE CESI

1.1. UN TITRE ABUSIF

Le titre de l'étude principale annonce une «étude de faisabilité technico-économique de différentes alternatives à la réalisation d'une ligne THT entre la France et l'Espagne ».

En réalité on ne trouve pas d'étude de faisabilité économique dans le texte. Les résultats des estimations de coûts des alternatives sont improprement appelés «enjeux économiques ».

C'est une façon trompeuse de justifier le mot «économique » dans le titre.

En effet, dans une étude de faisabilité économique digne de ce nom, il s'agirait de montrer s'il est justifié économiquement de mettre en place une nouvelle ligne.

Une telle étude devrait passer par l'inventaire des vrais enjeux économiques correspondant à la stratégie affichée des Pouvoirs Publics Européens en amont de ce projet. Puis elle devrait se conclure par l'estimation des coûts maximaux supportables (construction, gestion, démantèlement) pour le projet de ligne THT.

A travers son titre, le second rapport «Complément d'étude de réseau... », correspond bien à une demande après coup, c'est à dire après le départ du Préfet Debacq, quand il est apparu évident qu'on ne pouvait plus escamoter de répondre à la question du «pourquoi faut-il que la ligne passe dans le Roussillon ? ».C'était là un des préalables à tout débat public. Débat, rappelons-le, obtenu par l'action associative de France Nature Environnement.

Le second rapport reste cependant non convaincant sur ce point.

1.2 UNE PRESENTATION INTELLECTUELLEMENT MALHONNETE ET UN CONTENU INSUFFISANT

L'étude du CESI étant destinée à servir à un débat public, puis à des décisions des Pouvoirs Publics, il fallait que son plan respecte une organisation intellectuellement honnête.

En effet la décision de faire un tel équipement est complexe pour au moins 3 paramètres :

- la difficulté à exprimer correctement les réels besoins et attentes des protagonistes
- la multiplicité des solutions plus ou moins approchées
- la multiplicité des communautés concernées

Dans ce cas, l'honnêteté intellectuelle commande de ne pas tout mélanger dans un creuset d'où sortirait une décision après avoir bien touillé le tout n'importe comment. Il faut décomposer le problème de façon à avoir un processus de décisions étagées. Chaque étage prenant en compte les attentes d'une seule communauté. Chaque communauté peut alors clairement à son tour donner sa fenêtre de tolérance. Si les fenêtres ne se recouvrent pas, c'est à dire s'il n'y a pas de solution à toutes les attentes raisonnables l'équipement ne doit pas voir le jour.

1.2.1. Plan d'une étude qui permettrait un processus de décisions étagées

I - Etude de faisabilité économique :

a – Rappels sur la stratégie européenne du transport d'électricité (avec renvois vers les textes officiels à présenter en annexe 1) (Niveau de décision des politiques)

b – Enjeux économiques (Niveau de décision des économistes)

A partir d'une stratégie, il est possible de quantifier les enjeux économiques, c'est à dire les bénéfices financiers et/ou sociaux d'un projet de transport qui va durer pendant un temps, lui-même évalué en fonction de la stratégie.

c - Plafonds financiers acceptables pour les coûts (réalisation, usage, démantèlement) du projet. (Niveau de décision des financiers)

A partir des enjeux économiques, il y a des règles de rendement permettant de calculer les plafonds de coûts acceptables pour un équipement telle qu'une ligne très haute tension.

II – Etude de réseau (1er niveau de décision des ingénieurs, sauf point f) :

a - caractéristiques présentes des réseaux français et espagnol,

b - quantification et localisation des consommations d'électricité extrêmes futures,

c - schéma des flux d'électricité futurs,

d - variantes de maillage imaginables a priori pour acheminer ces flux, donc pour répondre aux objectifs stratégiques

e – Pour chaque variante : élaboration des plans d'acheminement de secours. Elimination des variantes n'ayant pas de bon plan de secours

Ces plans correspondent aux détournements volontaires des flux d'électricité en cas d'indisponibilité d'un ou deux tronçons quels qu'ils soient.

f – Contrôle des politiques sur les maillages envisagés (Niveau de décision des politiques)

III - Etudes de faisabilité technique de chaque variante de maillage (Niveau de décision des ingénieurs, sauf point f) :

a – Inventaire tronçon par tronçon des contraintes objectives du cadre local concernant les hommes et leurs activités ainsi que l'environnement.

Les documents et cartes illustrant cet état des lieux doivent être renvoyés en annexe 2.

b – Pour chaque tronçon de ligne : inventaire des technologies de transport compatibles avec les objectifs d'exploitation et le cadre local. *Ce niveau doit se référer à l'état de l'art sur les solutions techniques exploitables, en renvoyant en annexe 3 les présentations détaillées de l'état de l'art.*

Chaque alternative technologique génère une variante de tronçon. On voit que chaque variante de maillage va avoir plusieurs possibilités de configurations selon les solutions envisagées pour chacun des tronçons de cette variante de maillage.

c- Pour chaque configuration : estimation des 3 coûts (construction, exploitation, démantèlement).

d – Récapitulation des configurations techniquement faisables avec mention de leurs 3 coûts.

e - Elimination des configurations chères (application de la décision des financiers)

Les configurations chères sont celles au-dessus des plafonds acceptables déterminés en I c .

f - Contrôle des politiques sur les configurations envisagées (Niveau de décision des politiques)

IV – Choix non techniques et non financiers (niveau de décision des riverains, des utilisateurs du service, etc.)

Comparaisons des tronçons de configurations sur des critères non financiers.

Il y a une comparaison pour chacune des autres communautés concernées

Les politiques, les financiers et les ingénieurs ont donné leurs attentes dans les autres parties. C'est là que peut se faire en particulier la comparaison sur les critères des riverains.

V – Synthèse de l'étude. Recommandations aux Pouvoirs Publics

VI - Annexes 1,2,3 telles qu'annoncées dans le plan.

1.2.2. Ecart du dossier fourni par rapport au plan intellectuellement correct.

Le dossier ne traite que 10% environ du point I

La seule stratégie évoquée est celle de sécurisation de l'approvisionnement.

Or il est clair qu'il y a une stratégie principale cachée, à savoir : la création d'un marché international de l'électricité.

En effet il existe des études économiques justifiant la création future d'un marché transfrontalier, voire transcontinental de l'électricité. Des économistes ont préconisé la « délocalisation » future d'une part de la production ou la vente des surplus aux pays en développement.

Par ailleurs l'étude CESI ne déduit aucun enjeu économique de la stratégie présentée, et donc pas de coûts plafonds.

Le dossier ne traite que 50 % du point II

Le second rapport contient un « complément d'étude de réseau ».

L'étude de réseau principale doit exister, puisqu'elle est résumée dans l'étude principale du CESI. Cette présentation réduite et hachée rend impossible la vérification du fait qu'il n'y a pas d'autres variantes de maillage possibles que les 2 présentées.

En réalité il doit y en avoir plus que 2 puisque les différentes alternatives de liaison dans le Roussillon ne sont pas électriquement équivalentes (variation du nombre de lignes)

On devrait donc comparer les maillages, et pour chaque maillage les alternatives.

L'étude a pris là encore un raccourci. Ainsi il y a encore moins de lecteurs qui peuvent comprendre.

Si nous essayons de corriger mentalement les distorsions du plan, nous nous apercevons que le maillage localisant la ligne dans les Pyrénées centrales est meilleur par rapport aux objectifs stratégiques réels ; en effet les experts nous disent qu'une telle ligne ne serait utilisée qu'à 20 % de sa capacité dans le cadre de l'objectif de sécurisation. Cela veut dire qu'elle serait davantage disponible pour l'objectif caché : **le marché international de l'électricité.**

En conséquence la comparaison de la page 47 dans le second rapport est trompeuse, parce que la comparaison des maillages a été passée aux oubliettes. S'il est possible selon les enjeux financiers de financer l'une ou l'autre des 2 lignes, il faudrait construire celle qui remplit le mieux l'objectif de départ, c'est à dire celle des Pyrénées centrales, même si elle est plus coûteuse. La durée de vie de la ligne peut justifier le surcoût.

Le dossier traite 40 % du point III

ou 80% si on se place du seul point de vue du seul tronçon Baixas-Bescano.

Le point IV est très mal traité

Nous allons détailler en §2 les abus de la comparaison proposée.

Le point V de synthèse ne porte que sur le comportement des réseaux selon les éventualités de renforcement.

Le dossier n'a pas d'annexes

Le fait de placer dans le corps de l'étude ce qui devrait être placé en annexe contribue à détourner de l'essentiel certains lecteurs et à en décourager d'autres par les détails ou la complexité.

2. LA COMPARAISON DES ALTERNATIVES

Il est assez bien connu que l'on peut en général faire dire une chose et son contraire à une comparaison multicritère. Il y a certaines règles à respecter pour être crédible.

Nous allons montrer tous les abus de l'étude CESI sur la comparaison multicritère.

2.1. La définition du but de la comparaison (page 234) est incomplète

La définition du but de la comparaison est exprimée comme suit :

« Donner aux Pouvoirs Publics les moyens de choisir la meilleure solution pour une ligne THT ».

La communauté humaine pour laquelle on veut connaître la meilleure alternative serait-elle réduite à des Pouvoirs Publics, dont on ne sait d'ailleurs pas s'ils sont dans ce cas Européens, Français et Espagnols, Français seulement ou encore régionaux ou locaux ?

Cette imprécision est insupportable.

En effet il est bien précisé que certains critères peuvent être subjectifs.

Prenons l'exemple de diverses personnes qui compareraient les mêmes offres de voyages, il est clair que l'on arrivera en général à des réponses différentes pour les diverses personnes.

Si on revient à la comparaison des alternatives de la ligne Baixas-Bescano, il manque la mention de la communauté humaine au bénéfice de laquelle ces Pouvoirs Publics font la comparaison.

Se place-t-on :

- du point de vue des Roussillonnais et des personnes qui séjournent dans le Roussillon,
- ou du point de vue de la communauté des habitants de l'Union Européenne,
- ou encore du point de vue de technocrates qui auraient le pouvoir de faire surgir une «vérité universelle» grâce à leur science ?

Parmi les critères choisis par le CESI (page 235), voici ceux qui sont les plus subjectifs :

« **Impact visuel** », « **impact sur la faune et la flore** », « **complexité de la maintenance** ».

Si on se place du point de vue des Roussillonnais, le critère «impact visuel » sera toujours très mauvais (en rouge) pour les alternatives avec ligne aérienne quelle que soit la position de la ligne proche ou loin des agglomérations.

Il faut être un technocrate non roussillonnais pour oser écrire que l'impact visuel d'une ligne aérienne est moindre là où il y a peu d'habitations ! De même est abusif le fait de considérer qu'il y aura moins d'impact visuel (on passerait au jaune) si la ligne n'est aérienne que par morceaux. Pour un paysage comme celui du Roussillon, quand l'atteinte esthétique est faite en discontinuité, elle est quand même faite. Un impact grave à l'environnement n'est pas négociable, selon la dose de nuisance déversée sur le pays.

Bref ce flou sur les acteurs nous ramène au point des décideurs divers déjà vu en § 1.2.

Nous le compléterons ici en précisant bien les seuls rôles possibles à notre avis :

Certains acteurs de l'Union Européenne ont une stratégie de Marché de l'Electricité qu'ils ont réussi à faire passer comme politique dominante auprès des Pouvoirs Publics Européens

Ce n'est pas pour ces acteurs que la comparaison des alternatives a un intérêt. Il n'est même pas sûr qu'ils supportent une part des coûts de construction. Certes les coûts d'exploitation leur importent, mais dans le futur ces coûts des diverses alternatives convergeront probablement.

Les **communautés humaines locales** sont les seules concernées par la comparaison de toutes les solutions permises par l'état de l'art.

Les **ingénieurs** n'ont pas à donner leur préférence pour une technique ou une autre. On ne leur demande que de faire les études de réseau honnêtement, de dire selon l'état de l'art quelles techniques peuvent être mises en oeuvre pour chaque tronçon et de calculer ce qu'il en coûtera pour qu'il soit exploitable. Le public n'a pas à connaître si leur travail est plus ou moins difficile.

Les **Pouvoirs Publics** sont élus pour que le **bon sens et les lois** soient appliqués dans le choix des stratégies communautaires, le respect des communautés humaines locales, le travail des ingénieurs consultés. Pour cela le Débat public ne doit pas être faussé par des études incorrectes ou manipulatoires.

2.2. Le passage des critères aux couleurs nous apparaît sorti d'un chapeau.

Les critères sont définis (page 235) par une ou deux phrases en général assez claires.

Par contre, la mesure à faire pour chaque critère pour passer aux 5 couleurs n'est jamais définie de façon satisfaisante.

L'étude indique d'ailleurs que pour les critères subjectifs, le CESI a comparé les alternatives 2 à 2 et les a classées dans son spectre de 5 couleurs de la plus mauvaise à la meilleure.

Mais encore une fois qui juge de ce qui est bon ou mauvais ?

Il est évident que le point de vue de l'exploitant ne converge pas avec le point de vue de l'habitant du Roussillon quand il faut augmenter la longueur de la ligne pour minimiser toutes sortes d'impacts pour les populations locales.

Et même pour les critères pour lesquels une mesure est donnée, le choix de cette mesure peut ne pas faire l'unanimité des personnes impliquées. Exemple : le critère « **occupation permanente du terrain** » a été établi en m². Pourquoi pas en prix du terrain, et/ou en perte d'exploitation ? Il est évident que deux alternatives occupant la même surface n'ont pas forcément le même impact sur l'activité humaine selon leur situation géographique.

En conséquence on ne sait jamais comment se fait le passage à l'une des 5 couleurs.

Cette incertitude est grave, car selon la mesure et les créneaux retenus, les couleurs peuvent varier.

N.B. Nous n'avons rien contre l'usage d'une échelle de 5 couleurs pour représenter facilement le degré de nuisances. Le problème est de savoir pour qui on juge et comment on juge honnêtement.

2.3. Les critères ne sont pas indépendants les uns des autres.

Il est évident que plusieurs critères tendent vers le rouge du fait du coût croissant engendré par le coût de la chose en relation avec l'énoncé du critère. Par exemple la « **difficulté technique de construction** » engendre un coût, selon que c'est simple ou difficile, qu'on retrouve exprimé de façon parallèle dans le critère « **coûts de réalisation** ». Autre exemple : le critère longueur de la ligne et les 3 critères de coûts.

Bref, l'expertise nous ressort plusieurs fois du même plat de couleurs « orange » ou « rouge » pénalisant les solutions chères.

Les seuls critères pour lesquels il n'y a pas directement impact sur un des types de coûts sont peu nombreux : « **Impact visuel** », « **impact sur la faune et la flore** », « **redondance configuration** »

2.4. Les critères financiers auraient dû être exclus de la comparaison pour être traités seulement par rapport aux bénéfices attendus du nouvel équipement par la communauté qui le financera.

Nous ne reviendrons pas sur ce point déjà évoqué en §§ 1.1.2 et 2.2

C'est un viol pour l'esprit. En effet selon l'étude un équipement cher devient vite mauvais dans l'absolu. On sait pourtant à quoi conduit souvent le choix de l'équipement le moins cher.

2.5. Certains critères sont superflus

Sont par exemple superflus les critères liés à l'appréciation des ingénieurs sur les difficultés techniques qu'ils rencontreront. Pour nous, si les ingénieurs présentent une solution c'est qu'ils peuvent la mettre en œuvre, l'exploiter, voire la démanteler un jour. Sinon ce n'est pas une solution. Leur étude de faisabilité sert essentiellement à déterminer les solutions. Leurs difficultés et états d'âme ne concernent pas ceux pour qui la comparaison est faite.

Donc les critères suivants sont superflus :

« **Expérience précédente** », « **difficultés techniques de construction** », « **complexité de maintenance** ». D'ailleurs pourquoi condamner des technologies innovantes pour la raison qu'elles sont nouvelles.

2.6. Certains critères manquent

Certains critères qui viennent à l'esprit n'ont pas été pris en compte, ils auraient bien améliorer les critères choisis en les englobant par un critère plus pertinent. Par exemple :

« **Impact sur la vie économique locale** », qui est différent, quoique non indépendant (relié via le tourisme), du critère « **impact visuel** ».

« **Risques d'accident grave** », qui concerne les riverains, est différent de « **fiabilité de la technologie** » qui concerne plus l'exploitant, car il est lié à la capacité à exploiter la ligne dans des bonnes conditions. « **Impact du chantier de construction** » qui engloberait « **durée du chantier** » et « **occupation du terrain en phase de construction** » mais qui pourrait aussi comporter un sous-critère écologique comme « **respect des biotopes pendant la construction** ».

Dans les critères de coût que nous récusons, il faut cependant souligner une omission. L'un des coûts qui doit être financé est le « **coût de gestion et maintenance de la ligne** » qui est plus large que les seules composantes retenues dans la liste des critères, à savoir « **complexité des opérations de maintenance** » et « **niveau des pertes** ».

Voir aussi d'autres propositions de critères en fin de §2.

2.7. Les critères choisis doivent être pertinents

Un critère pertinent est un critère qui parle à la communauté pour qui on fait la comparaison et dont la mesure varie suffisamment entre les alternatives extrêmes par rapport à ce critère pour que son emploi se justifie. C'est par exemple le cas du critère « **longueur de la ligne** ». En effet ce critère est déjà contenu principalement dans les « critères économiques » et certains autres. Il n'apporte rien de plus en lui-même. Autre exemple : le critère manquant « **bilan sur l'emploi local** » serait pertinent.

2.8. Il n'y a pas de pondération entre les critères.

Par exemple pour les riverains le critère **d'impact visuel** doit avoir plus de poids que l'ensemble des autres. Cette pondération pourrait apparaître dans les tableaux en couleur en mettant une hauteur des lignes proportionnelles aux poids des critères représentés dans ces lignes.

L'impression du tableau de synthèse en aurait été changée.

Autre exemple : Il est aussi évident que les critères liés aux **impacts temporaires du chantier** doivent avoir un poids très réduit par rapport aux **impacts à caractère permanent**.

2.9. Incohérence entre les tableaux aux cellules colorées

Le tableau final de synthèse de la comparaison (page 44 du document de synthèse) est incohérent avec les tableaux élémentaires présentés dans le reste du texte. En effet 67 cellules sur 180 sont de couleurs différentes.

De même les deux tableaux de synthèse page 237 de l'étude et page 44 de la synthèse sont aussi incohérents. En effet 41 cellules sur 108 sont de couleurs différentes.

Bilan : personne ne saura probablement quelles couleurs traduisent réellement le résultat de l'étude.

Tout se passe comme si les couleurs de la synthèse avaient été manipulées après coup, en particulier pour faire apparaître plus de couleur orange. Le consultant CESI aurait-il oublié de modifier l'étude et les tableaux élémentaires pour rétablir une cohérence ? La vision des 2 synthèses avant et après cette manipulation est bien différente.

De toute façon avec un tel taux d'anomalies pour un document à large diffusion, il est un endroit où il devrait y avoir du rouge, c'est le front des auteurs confus de honte.

2.10. Synthèse sur les critères

Ce chapitre appelle une synthèse.

Nous nous garderons bien de faire un tableau en couleurs remplaçant le tableau du CESI, car c'est aux Pouvoirs Publics, et en l'occurrence à M. le Préfet des Pyrénées-Orientales, de demander à des consultants compétents de corriger toutes les fautes et incohérences que nous révélons ici.

Mais cependant nous terminerons sur une proposition de liste de critères pondérés qui nous semblerait plus adaptée, car répondant aux diverses objections faites ci-dessus.

Impacts permanents pour les riverains

Impact visuel permanent (poids 30%)

Risques permanents

Risques d'accident (poids 10%)

Champs électromagnétiques (poids 10%)

Impacts permanents sur l'environnement

Impacts sur la faune et la flore (poids 10%)

Interférences hydrogéologiques (poids 5%)

Interactions autres avec les zones protégées (poids 5%)

Impacts permanents sur la vie économique locale

Impact visuel pour les touristes (poids 10%)

Impact sur le capital foncier (poids 5%)

Bilan « plus et moins » sur l'emploi local (poids 5%)

Impacts temporaires divers

Impact du chantier de construction (poids 5%)

Impact sur les biotopes pendant la construction (poids 5%)

Le lecteur pourra alors imaginer un tableau de synthèse qui croiserait les 9 alternatives de l'étude et les critères ci-dessus mesurés par les communautés humaines riveraines, et qui refléterait bien les poids ci-dessus indiqués par des surfaces colorées proportionnelles. Il est certain que ce tableau-ci serait fort différent par la répartition des couleurs des tableaux de l'étude. Le centre de gravité du rouge se déplacerait du côté des solutions avec parties aériennes.

Et l'une des solutions enterrées deviendrait probablement la meilleure.

Mais alors si les solutions enterrées entraînent un dépassement du plafond de coûts acceptables des maillages correspondant, **il n'y a tout simplement pas de solution**, faute de compatibilité entre les attentes des divers protagonistes. Par contre, s'il n'y a pas ce dépassement, la solution enterrée la meilleure pourrait être décidée.

3. CONCLUSION

Les défauts constatés dans l'étude CESI sont si graves que nous sommes en droit de poser la question : les auteurs ne sont-ils pas partis des résultats qu'ils souhaitent obtenir ?

En tout cas le public aurait pu espérer que les dossiers soumis à son appréciation soient exemplaires et ne constituent pas un semblant de démonstration mêlant le jargon à la confusion.

Le débat public sur le dossier Très Haute Tension en Roussillon prouve, à travers un exercice louable de démocratie, que le travail d'expertise, loin de l'objectivité affichée, peut constituer un obstacle supplémentaire à une bonne compréhension des divers enjeux et au débat public lui-même.

Perpignan, le 27 juin 2003