



Le réseau  
de transport  
d'électricité

# Celtic Interconnector

La liaison électrique entre la France et l'Irlande

## Compte rendu de la réunion publique de Saint-Pol-de-Léon - 30 janvier 2019

**Affluence : environ** 90 participants

**Garante de la concertation (Commission Nationale du Débat Public) :**  
Marie GUICHOUA

**Porte-parole à la tribune (RTE) :**  
Éric THEBAULT, pilote du projet Celtic Interconnector  
Gaëlle CHEVREAU, responsable de la concertation

**Représentants de RTE et du bureau d'études présents dans la salle :**  
Yann DELANNE, responsable de projet  
Ophélie CALLONNEC, responsable de projet  
Emile COIFFIER, chargé d'études  
Caroline BRIGANT, chargée de concertation  
Sandrine MORASSI, responsable de la communication  
Chloé SIMON, chargée de communication  
Gaël BOUCHERY (TBM Environnement)  
Fabrice PLUQUET (ACRI)

**Animateur :**  
Nicolas CAMOUS, Menscom

### Déroulement

- Introduction (18h40 à 18h50)
- Présentation du projet (18h50 à 19h20)
- Échanges avec les participants (questions-réponses) (19h20 à 20h58)
- Conclusion (20h58 à 21h00)



## Sommaire

1. Introduction	3
2. Présentation du projet	4
2.1. Le cadre général	4
2.2. Les enjeux du projet	6
2.3. La consistance du projet	6
2.4. Le coût et le calendrier	7
2.5. L'aire d'étude et l'attention portée à l'environnement et au cadre de vie	8
2.6. La concertation	9
3. Échanges avec le public	10
4. Conclusion	30



## 1. Introduction

### **Nicolas CAMOUS, animateur**

Bonsoir, Mesdames et Messieurs, merci de votre présence nombreuse pour cette réunion de lancement de la concertation du projet Celtic Interconnector.

Je me présente, Nicolas CAMOUS, mon rôle ce soir sera d'animer les échanges qui se dérouleront au cours de la deuxième partie de la réunion publique. La première sera quant à elle consacrée à la présentation du projet et de la concertation.

Je vous demanderai de mettre vos téléphones portables en mode silencieux et je précise que les propos seront enregistrés pour faciliter l'élaboration du bilan de la concertation. Ces enregistrements ne seront toutefois pas rendus publics. Certaines personnes de RTE prendront également quelques photographies pour illustrer le bilan. Ces photographies seront prises dos au public pour respecter le droit à l'image de tout un chacun.

Je passe la parole à M. le vice-président de Haut-Léon Communauté pour le traditionnel mot d'accueil.

### **Gérard DANIELOU, vice-président de Haut-Léon Communauté et maire de Cléder**

Bonsoir à toutes et à tous, je vous souhaite la bienvenue à cette réunion de concertation. En tant que vice-président de Haut-Léon Communauté, il me revient d'ouvrir la séance.

Cette réunion est très importante à double titre : il y a d'abord l'atterrissage qui se fera sur le secteur de Cléder-Sibiril, le lieu précis restant à définir ; et ensuite tout le transit des câbles d'alimentation entre le poste d'atterrissage et la centrale de La Martyre.

À l'issue de la présentation par RTE, je pense que de nombreuses questions seront posées. J'interviendrai pour ma part pour préciser les souhaits que j'exprime au nom de Cléder. Je vous souhaite une bonne soirée. N'hésitez pas à intervenir et bien indiquer vos souhaits dans cette concertation préalable.

### **Marie GUICHAOUA, garante de la concertation**

Bonsoir à tous, je suis l'une des deux garantes nommées par la CNDP [NDLR : la Commission Nationale du Débat Public] pour suivre la concertation préalable sur ce projet. J'excuse ma collègue, Karine BESSES, qui ne peut être présente pour des raisons professionnelles.

Notre rôle de garant a été créé en 2016 par la Commission Nationale du Débat Public suite à la publication d'ordonnances ayant vocation à garantir la participation du public et encourager la concertation sur un maximum de projets ayant un impact sur l'environnement.

Pour cela, une liste nationale de garants a été établie sur l'ensemble du territoire. Nous avons déposé nos candidatures et avons été reçus en entretien par la CNDP qui a sélectionné 250 garants répartis sur la France entière. Nous sommes une quinzaine en Bretagne.



Nous avons été nommées pour suivre la concertation préalable sur ce projet au mois d'octobre 2018 en séance plénière de la CNDP. Nous ne sommes pas implantées localement pour une raison de neutralité et pour éviter les conflits d'intérêts. Nous n'avons de même aucun lien avec le maître d'ouvrage.

Nous sommes toutes les deux basées dans le Morbihan. Nous travaillons ou avons travaillé toutes les deux dans le domaine de la concertation et de la démocratie participative.

Notre rôle consiste à suivre le processus de concertation. Nous ne rendons aucun avis sur le projet, nous garantissons que le processus de concertation se déroule correctement avec une information sincère et intelligible pour tout le monde, et la possibilité pour chacun de s'exprimer.

Nous disposerons à la fin de la concertation d'un mois pour rédiger un bilan qui sera rendu public. Nous y rendrons notre avis sur le déroulé de la concertation et des conseils sur les suites à donner à la concertation pour les étapes à venir.

Nous sommes à disposition de toutes les parties, aussi bien le maître d'ouvrage à qui nous avons demandé d'apporter des modifications au dossier de concertation, que du public. N'hésitez pas à prendre contact avec nous.

Je tiens pour finir à rappeler certains principes chers à la CNDP :

- l'équivalence, nous devons écouter toutes les paroles au même titre, que vous soyez un élu, un représentant d'association ou bien un citoyen, votre parole a le même poids et nous veillons à la prise en considération de ces paroles différentes ;
- l'argumentation, nous veillons à ce que toute parole soit argumentée et qu'elle ne se limite pas à un jugement de valeur.

Encore une fois, n'hésitez pas à me contacter, vous disposez de nos contacts sur les documents distribués ce soir.

## 2. Présentation du projet

*Cf. diaporama de présentation*

### 2.1. Le cadre général

#### Éric THEBAULT, pilote du projet Celtic Interconnector

Bonjour, nous allons vous présenter le projet et les modalités mises en place pour la concertation qui a débuté hier par une première réunion sur la commune de La Martyre.

Le projet Celtic a pour objectif de créer une liaison électrique directe entre la France et l'Irlande, reliant les postes électriques de La Martyre en France et de Knockraha en Irlande. Cette liaison permettra des échanges d'électricité dans les deux sens, elle sera sous-marine et souterraine, avec 500 km en mer Celtique, et une puissance de 700 MW, soit la consommation de 450 000 foyers. Nous envisageons une mise en service en 2026.

Le projet est porté par deux maîtres d'ouvrages : RTE, gestionnaire du réseau public de transport d'électricité français et EirGrid, responsable de l'exploitation et du développement du réseau de transport d'électricité en République d'Irlande.

Pour rappel, la mission de service public de RTE est d'exploiter, de maintenir et de développer le réseau à Haute et Très Haute Tension. Nous devons transporter l'énergie électrique entre les fournisseurs et les consommateurs directement raccordés à notre



réseau. Le principal consommateur est Enedis, bien entendu, ainsi qu'environ 300 clients industriels directement raccordés au réseau RTE.

Nous exploitons 105 000 km de lignes, sachant que le réseau français est interconnecté avec les pays voisins par une cinquantaine de lignes.

Nous sommes également garants du bon fonctionnement et de la sûreté du système électrique, la production devant à chaque instant être égale à la consommation. Nous devons également accompagner la transition énergétique en assurant le raccordement des productions renouvelables.

Celtic Interconnector est reconnu par l'Union Européenne comme un projet d'intérêt commun, en tant qu'infrastructure énergétique prioritaire. Les projets qualifiés d'intérêt commun peuvent bénéficier de subventions de la part de la Commission Européenne. RTE et EirGrid ont ainsi obtenu 8 millions d'euros pour les phases d'étude du projet Celtic Interconnector.

### **Gaëlle CHEVREAU, responsable de la concertation**

Nous sommes présents ce soir pour démarrer la phase de concertation avec le public, celle-ci se poursuivant jusqu'au mois d'avril 2019.

L'objectif de la concertation est de faire participer le public. Elle a été décidée le 3 octobre 2018 par la CNDP et est ouverte à tout un chacun : habitants, représentants d'associations, acteurs de l'économie locale (pêcheurs, agriculteurs, entreprises, activités de tourisme, représentants professionnels, etc.), communes.

L'objectif est d'informer le public et de recueillir un maximum d'avis pour identifier un « fuseau de moindre impact » pour le passage possible du projet.

Nous vous expliquerons le déroulement de la concertation, qui ne peut pas dégager de plus-value si le public ne participe pas.

Parallèlement à cette concertation avec le public, nous menons (comme pour tous nos projets) une concertation prévue par la circulaire « Fontaine », sous pilotage du Préfet du Finistère et davantage tournée vers les acteurs du territoire (élus, associations,...). Cette concertation a débuté en décembre 2018 et va se dérouler jusqu'à l'été 2019. La première phase de cette concertation a permis de valider le 20 décembre 2018 une aire d'étude maritime et terrestre pour le projet.

L'articulation entre les deux concertations est importante, car le fuseau de moindre impact sera validé à l'été 2019. Entre-temps, des propositions seront lancées par le maître d'ouvrage et discutées avec le public. Une restitution des échanges sur ces propositions est d'ores et déjà prévue au mois d'avril. Le bilan de la concertation sera enfin établi par les garantes.

Le schéma de la page suivante illustre la notion de fuseau de moindre impact sur un projet X. Au sein de l'aire d'étude, nous proposons différents passages visualisés par des bandes de couleur. Ces bandes n'ont pas de largeur fixe afin que leur largeur puisse être adaptée aux conditions de terrain. Ces couloirs sont nommés des propositions de fuseaux.

À l'issue de la concertation, un couloir sera retenu après une comparaison entre les différentes alternatives. La concertation permet donc d'évaluer les avantages et les inconvénients entre les différentes propositions. Celui qui sera retenu sera donc le fuseau dit « de moindre impact sur l'environnement ».



## 2.2. Les enjeux du projet

### Éric THEBAULT

Le premier enjeu du projet est de faciliter le développement des énergies renouvelables en France et en Irlande et de permettre aux deux pays de progresser en matière de transition énergétique, les deux pays ayant des objectifs ambitieux à respecter.

Les interconnexions à l'échelle européenne permettent d'optimiser au mieux le développement des énergies renouvelables puisqu'elles permettent de mutualiser différents parcs de production à la maille européenne.

L'énergie éolienne développée en Irlande pourra ainsi être évacuée vers le réseau électrique européen en cas de surplus, et à l'inverse, en l'absence de vent, l'Irlande pourra importer de l'énergie depuis le système électrique européen. L'interconnexion permet donc d'utiliser au mieux les énergies les moins coûteuses.

Le projet permettra également d'assurer un secours mutuel et solidaire entre la France et l'Irlande, car plus un système est interconnecté, plus il est robuste. La France est déjà connectée par une cinquantaine de lignes d'interconnexion au réseau européen. Nous constatons qu'en situation tendue, nous pouvons être amenés à importer plus de 8 000 MW à l'aide des interconnexions, soit la consommation de 8 millions d'habitants. Les interconnexions sont donc bien fondamentales pour la sûreté du système.

Le troisième enjeu est de contribuer à la solidarité européenne en permettant à l'Irlande de se relier directement au réseau européen, notamment dans le contexte du Brexit.

## 2.3. La consistance du projet

### Éric THEBAULT

Pour ce qui est de la consistance du projet, nous travaillons avec les Irlandais depuis 2012. Des études techniques ont été menées en mer pour développer notre connaissance des fonds marins et apprécier la faisabilité technique de la pose des câbles.

Le projet prévoit une liaison en courant continu en mer de 500 km, une liaison souterraine de 35 km en Irlande et une liaison souterraine de 40 km en France avec des chambres d'atterrissage permettant de raccorder les câbles sous-marins et souterrains.

De chaque côté des stations de conversions devront être construites pour convertir le courant continu en courant alternatif.

### Gaëlle CHEVREAU

Le câble sous-marin fait environ 15 cm de diamètre. Il est ensouillé, donc enfoui dans le fond marin. Nous avons donc déterminé les zones les plus favorables pour ensouiller le câble. Si ce n'est pas possible, il peut être protégé par des protections externes, soit un matelas béton soit un enrochement, soit des coquilles.

Deux câbles seront nécessaires à la liaison.

Pour ce qui est de l'atterrissage, la jonction des câbles sous-marin et souterrain se fait dans une chambre d'atterrissage, enterrée, non visible et non visitable. Vous disposez dans le support d'un exemple de chambre d'atterrissage construite en Normandie, les photographies vous présentant les étapes avant, pendant et après les travaux. Comme vous pouvez le constater, rien n'est visible une fois la chambre finalisée. Une approche terre-mer en sous-



œuvre est utilisée sous réserve que les contraintes techniques le permettent. Cette technique est envisagée pour ce projet.

La liaison souterraine est construite à l'aide de techniques de génie civil tout à fait classiques : tranchée de 1,5 m de profondeur en zone agricole, installation de fourreaux pour protéger les câbles, pose d'un grillage avertisseur. Un minimum de 80 cm de terrain naturel recouvre l'installation. Les liaisons sont donc compatibles avec la très grande majorité des activités agricoles. Il est cependant interdit de construire à l'aplomb des ouvrages souterrains sur une bande de 5 à 6 mètres de large. Il est de même interdit d'y planter des arbres de haut jet pour ne pas mettre en péril l'ouvrage.

Une technique de sous-œuvre avec forage dirigé peut être mise en œuvre pour franchir certains obstacles : rivières, routes, voies SNCF, etc.

### Éric THEBAULT

Je précise que vous disposez sur les côtés de la salle de deux plans en coupe en taille réelle d'un passage de la liaison souterraine pour un milieu agricole et pour un milieu urbain.

### Gaëlle CHEVREAU

Le seul ouvrage visible du projet sera donc la station de conversion située à proximité du poste électrique de La Martyre. Cette station s'étend sur environ quatre hectares, soit la moitié du poste électrique existant sur la commune de La Martyre. L'installation comportera un bâtiment de 5 000 m<sup>2</sup> de 20 à 25 m de hauteur. La station sera par ailleurs raccordée en courant alternatif au poste de La Martyre.

## 2.4. Le coût et le calendrier

### Éric THEBAULT

Le coût estimé du projet s'établit à 930 millions d'euros. Ce coût a été estimé avec EirGrid à partir des études techniques et des études en mer. Le projet fait l'objet d'un processus décisionnel avec les deux régulateurs de l'énergie en France et en Irlande. Ils doivent s'accorder et prendre une décision sur le partage de l'investissement entre la France et l'Irlande. Un dossier de demande d'investissement a été déposé par RTE et EirGrid auprès des régulateurs qui doivent maintenant se prononcer dans le courant du premier semestre 2019.

Nous pouvons également solliciter l'Union Européenne pour une demande de subvention pour travaux. Nous le ferons une fois que les deux régulateurs auront rendu leur décision, donc courant 2019.

Le processus de concertation se déroule jusqu'à l'été avec un objectif de validation du fuseau de moindre impact à l'été 2019. Nous envisageons de réaliser ensuite une étude d'impact précise et détaillée, élément important pour la constitution des dossiers de demandes d'autorisation, qui seront déposés au milieu de l'année 2020. Puis, en 2020-2021, l'instruction administrative qui comporte une enquête publique se déroulera, sachant que nous envisageons d'obtenir les autorisations à la fin 2021, voire au tout début 2022. Enfin, la décision de lancer le projet sera prise. La phase de travaux s'étend sur cinq ans, soit de 2022 à 2026.



## 2.5. L'aire d'étude et l'attention portée à l'environnement et au cadre de vie

### Gaëlle CHEVREAU

L'aire d'étude consiste tout d'abord en une zone géographique sur laquelle nous implantons le projet. Les principales caractéristiques physiques et environnementales marines et terrestres ont été prises en compte pour la définir. Les zones les plus sensibles ont été évitées : sites inscrits et classés, zones Natura 2000, zones maritimes protégées, Parc Naturel régional, etc.

L'aire d'étude maritime est représentée en violet sur la page 43 du dossier. Elle s'appuie sur deux zones Natura 2000 à l'ouest et à l'est, elle évite des zones réglementées de protection de l'environnement. Le demi-cercle rouge correspond à une zone de sémaphores, rocheuse.

Arrivé au littoral, les possibilités de passage se restreignent à deux communes, Cléder et Sibiril.

L'aire d'étude terrestre comporte 20 communes, les limites étant définies par rapport aux cours d'eau, aux zones humides et aux espaces boisés et non aux limites communales. L'objectif est d'éviter au maximum les enjeux les plus sensibles. L'aire d'étude s'étend sur 15 km dans le sens Est/Ouest et 30 km du nord au sud.

Plusieurs principes s'appliquent lors de la recherche de fuseaux.

Pour la route maritime :

- privilégier les fonds permettant d'ensouiller le câble, l'ensouillage étant la meilleure protection pour le câble ;
- prendre en compte les activités de pêche, les activités portuaires, les activités de loisirs (plaisance, baignade, etc.) ;
- prendre en compte les habitats naturels et les espèces sensibles au bruit du chantier, etc.

Pour l'atterrissage :

- prendre en compte l'impact environnemental sur l'environnement naturel et humain ;
- assurer la compatibilité entre les approches maritimes et terrestres.

Pour la route terrestre :

- prendre en compte les périmètres de captages d'eau potable ;
- prendre en compte les zones protégées ou inscrites, les corridors écologiques, etc. ;
- éviter les centres-bourgs ;
- chercher les meilleures dispositions techniques pour les zones humides et la traversée de l'Elorn, par exemple par un forage dirigé ;
- tenir compte des zones sensibles sur le plan du paysage (haies, etc.), du patrimoine archéologique, etc.

Pour la station de conversion :

- prendre en compte l'intégration paysagère ;
- prendre en compte les zones humides présentes autour du poste de La Martyre.





## 2.6. La concertation

### Gaëlle CHEVREAU

Nous souhaitons vous associer à cette concertation. Vous pouvez y participer en recherchant de l'information sur le projet. Vous disposez de différents liens numériques, et d'un document papier. Un espace internet, un groupe Facebook, un compte Twitter et une lettre d'information sont dédiés au projet.

Vous pourrez donc vous informer par vous-mêmes, et nous venons également vers le public pour échanger le plus aisément possible.

Nous commençons par deux réunions publiques de lancement, hier à La Martyre et aujourd'hui à Saint-Pol-de-Léon tandis que des stands seront organisés aux lieux et dates suivants :

- marché de Landerneau le 5 février au matin ;
- médiathèque de Plouescat le 6 février dans l'après-midi ;
- supermarché Leclerc de Landerneau le 8 février ;
- mairie de Saint-Servais l'après-midi du 19 février ;
- mairie de Saint-Vougay le 20 février au matin ;
- mairie de Sibiril l'après-midi du 20 février.

Quatre cercles de travail seront par ailleurs organisés entre le 11 février et le 15 mars pour les acteurs professionnels et associatifs sur les thématiques suivantes :

- les activités de loisirs sur mer et sur terre ;
- le développement du territoire ;
- l'agriculture ;
- l'environnement naturel, le patrimoine et le paysage.

Ces cercles peuvent par ailleurs être ouverts aux citoyens qui souhaiteraient s'y associer. Enfin, des réunions publiques de restitution se tiendront au début du mois d'avril.

Tout citoyen peut également transmettre son avis sur le projet par le biais d'une plateforme de concertation en ligne [www.concertation.celticinterconnector.eu](http://www.concertation.celticinterconnector.eu), de l'adresse mail du projet [rte-celtic-interconnector@rte-france.com](mailto:rte-celtic-interconnector@rte-france.com) et des registres mis à disposition lors des réunions publiques et des stands.

Les garantes sont quant à elles à disposition des citoyens pour toutes questions aux adresses suivantes : [karine.besses@garant-cndp.fr](mailto:karine.besses@garant-cndp.fr) ; [marie.guichaoua@garant-cndp.fr](mailto:marie.guichaoua@garant-cndp.fr).

### Nicolas CAMOUS

Merci pour cette présentation. Mesdames et Messieurs, la parole vous est maintenant offerte. Vous pouvez de même poser une question par écrit. Je redonne tout d'abord la parole à M. DANIELOU.



### 3. Échanges avec les participants (questions-réponses)

*NB : les noms des personnes ayant pris la parole au cours des échanges sont retranscrits d'après l'enregistrement de la réunion ; nous vous prions de bien vouloir nous excuser de leur absence s'ils sont inaudibles à l'enregistrement ou de l'inexactitude de leur orthographe.*

#### **Gérard DANIELOU**

En tant que maire de Cléder, je suis doublement concerné par le problème de Celtic Interconnector, d'une part par l'atterrissage et d'autre part par la protection de l'environnement. En tant que maire, je tiens à préciser que je ne suis pas opposé au projet d'interconnexion France-Irlande. Je soutiens bien évidemment les enjeux de la transition énergétique et de la lutte contre le réchauffement climatique.

Je suis intervenu lors de la réunion plénière du 20 décembre à la CCI de Morlaix, sans que la presse ne soit présente. Je vous transmets donc ce soir certaines de mes interventions.

En page 12 de la brochure de Celtic Interconnector, vous pouvez constater que le respect et la protection durable de l'environnement sont des valeurs que RTE défend dans le souci de ses missions de service public. Ensuite, vous verrez que de Plouarzel à Plouescat, la côte présente une multitude de zonages environnementaux montrant la sensibilité des milieux : les zones Natura 2000, ZNIEFF, Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique, et ZICO, qui sont les zones importantes pour la conservation des oiseaux. De Plouescat à Moguériec-Sibiril, toute la côte est classée en espace remarquable. Cela concerne les dunes, les plages, les cours d'eau en littoral, les estrans, les falaises et les abords de celles-ci.

Au terme de l'analyse du littoral de RTE, il apparaît que la côte de la Ceinture dorée s'étendant d'An Amiet jusqu'à Moguériec est la seule portion du littoral présentant des conditions d'approche en mer techniquement faisables. Je pense sur ce point que nous allons trop vite. D'autres zones seraient sélectionnables, je pense notamment à Kerlouan ou à Brignogan.

Notre secteur est également considéré comme le secteur présentant le moins d'enjeux environnementaux. Pourtant, à Cléder et Sibiril, les enjeux environnementaux sont aussi forts qu'ailleurs.

La stratégie retenue est de favoriser l'atterrissage par la Ceinture dorée entre les secteurs de An Amiet-Cléder et de Moguériec-Sibiril. Je tiens à vous préciser que l'atterrissage sur les trois sites clédérois de Groac'h Zu, Kervaliou et Les Amiets est inenvisageable et rédhibitoire. Je pense que RTE ne doit pas insister sur ces sites, la commune de Cléder n'appréciera pas que ses plages soient souillées.

Groac'h Zu est un joyau familial, une plage familiale très fréquentée pendant l'été. C'est un espace fragile qui voit passer le GR34. Enfin, ce site a une prédisposition élevée à l'érosion.

Les Amiets est une plage familiale très fréquentée disposant d'un camping, d'un poste de secours, d'un club nautique et qui est également traversée par le GR34.

Kervaliou est une plage de gros sable délimitée par une barrière rocheuse importante. C'est un port en gestion communale d'environ 60 bateaux. Elle se caractérise enfin par une érosion importante, une faiblesse du massif dunaire et le passage du GR34.



Depuis 2008, je suis confronté à une interdiction de tous travaux sur la commune de Cléder dans les espaces remarquables. De même, nous avons l'interdiction formelle de renforcer le cordon dunaire alors que le trait de côte recule chaque année de façon importante, l'État restant insensible à cette préoccupation. Nous avons également interdiction de transporter sur le littoral tout élément extérieur. Les engins de travaux publics ne peuvent accéder à la plage. Il y a un refus de l'administration de protéger le littoral clédérois qui recule sensiblement tous les ans.

Il est surprenant que l'atterrage soit autorisé sur ces espaces.

Le sous-préfet de Morlaix est venu nous rendre visite en juin 2018. Nous avons visité les sites de Groac'h Zu et de Port-Neuf. Il avait alors été convenu que des travaux sur le site de Groac'h Zu seraient difficiles à défendre auprès de la population. L'anse de Port-Neuf qui se trouve à cheval sur les communes de Cléder et de Sibiril est la seule acceptable à notre sens, sans trop de dommages environnementaux. Nous attendons les propositions de RTE à ce sujet.

Les sites de la Côte des légendes, Goulven et Keremma se prêtent aussi bien que Cléder et Sibiril pour un atterrissage, ils ont été oubliés. Et la comparaison entre espaces remarquables, Natura 2000, ZNIEFF et ZICO pose question : y a-t-il une hiérarchie dans le déclassement de ces zones ? Nous ne comprenons pas la logique appliquée par RTE.

Depuis le mois de mars 2008, je demande en vain l'autorisation de protéger les populations et les habitations face au recul du trait de côte, je ne demande pas de bétonner toute la côte de Cléder, je demande de protéger environ 200 mètres de littoral qui sont les plus fragilisés et qui ont reculé de 21 mètres lors des tempêtes de 2013 et 2014.

RTE pourrait-elle préciser rapidement le lieu d'atterrage ? Merci de votre attention.

### **Nicolas CAMOUS**

Pourriez-vous apporter des précisions sur la sélection des sites favorables ?

### **Gaëlle CHEVREAU**

Je ne vais pas pouvoir répondre précisément à cette question, puisque nous partons aujourd'hui d'une aire d'étude et que c'est justement l'objet de la concertation de discuter des possibilités d'atterrage. Nous vous ferons des propositions sur les possibilités d'atterrage.

Je peux en revanche tout à fait répondre sur la justification de l'aire d'étude. Il y a un dossier complet et cela a été l'objet de la réunion du 20 décembre 2018 de le présenter. Cette réunion a validé l'aire d'étude. Nous y avons expliqué pourquoi nous ne pouvons pas proposer une aire d'étude qui soit plus large que celle-ci. Les enjeux environnementaux sont repris en grande partie dans le dossier de concertation. Nous les évitons dans la mesure du possible que ce soit en mer ou à terre, l'évitement étant la meilleure protection pour l'environnement. C'est en tout cas notre principe sur l'ensemble de nos projets.

Par ailleurs, nous devons également tenir compte de contraintes techniques pour l'arrivée par la mer. Ce qui compte est d'arriver à faire parvenir un câble sous-marin depuis l'Irlande jusqu'à la côte du Finistère. Ces contraintes techniques ont amené à une aire d'étude assez restreinte effectivement, puisqu'elle fait une dizaine kilomètres de large. Mais elle présente différentes possibilités techniques pour réaliser un atterrissage.



Nous préférons afficher nos contraintes techniques assez tôt pour rendre lisible de tous ce qu'on ne peut pas faire. Nous pouvons ainsi nous concentrer sur les zones que nous pouvons réellement utiliser pour construire l'atterrage. C'est vraiment l'objet de la concertation qui démarre de pouvoir échanger sur les différentes propositions d'atterrage qui seront faites au sein de l'aire d'étude.

### **Nicolas CAMOUS**

À quel moment à peu près s'effectuera le choix du site d'atterrage ?

### **Gaëlle CHEVREAU**

Le choix du site d'atterrage sera fait au mois de juin 2019, en même temps que le choix du fuseau de moindre impact et de la station de conversion. Nous serons amenés à proposer différents sites d'atterrage qui seront mis en visibilité dans trois à quatre semaines. Chacun pourra alors transmettre son avis et les retours des participants permettront d'alimenter la comparaison entre les différentes possibilités. Je le souligne, RTE ne choisira pas seul le site de l'atterrage. Le choix sera collégial lors d'une réunion en préfecture, à laquelle M. le Maire de Cléder vous serez bien sûr invité, cela va de soi. Ce que nous devons au préalable faire, est de recueillir des éléments objectifs partagés sur la comparaison entre les différentes possibilités.

### **Marie GUICHAOUA**

Pourriez-vous répondre à la question sur une hiérarchie entre les différentes zones protégées, ZNIEFF, ZICO, etc. ?

### **Gaëlle CHEVREAU**

Aucune hiérarchie ne s'applique entre ces zones. Il reste possible d'installer un câble sous-marin sur chacune, aucune réglementation ne nous en empêche. En revanche, nous avons pour principe sur l'ensemble de nos projets d'éviter au maximum ces zones réglementées justement parce qu'elles présentent des enjeux. La démarche d'évitement que nous mettons en œuvre est d'abord de ne pas aller dans ces zones quand on peut en proposer d'autres qui ne sont pas réglementées.

Par ailleurs, je tiens à répondre à la préoccupation de ne pas souiller les plages, je précise que la technique de forage, de passage en sous-œuvre, utilisée n'impactera aucunement les plages que ce soit à Cléder ou à Sibiril. On pourra en reparler bien évidemment lors des différents échanges et un spécialiste ici présent, M. Delanne, pourra vous renseigner à ce sujet.

Soyez assurés que notre préoccupation est de prendre en compte l'environnement et de ne pas souiller les plages.

### **Gérard DANIELOU**

Vous n'avez pas répondu à la question sur la hiérarchisation des zones de protection de l'environnement.



## Gaëlle CHEVREAU

Aucune réglementation ne nous interdit d'installer un câble sous-marin sur chacune de ces zones, il n'y a pas d'incompatibilité réglementaire. Nous souhaitons en revanche les éviter au maximum.

## Une habitante de Sibiril

Nous avons entendu le maire de Cléder défendre sa commune. Notre maire peut-il parler pour Sibiril aussi ?

## Jacques EDERN, maire de Sibiril

Bonjour, en tant que maire de Sibiril, je tiens tout d'abord à préciser que je ne suis pas ici pour me fâcher avec le maire de Cléder avec qui nous collaborons sur de nombreuses activités, et notamment le tourisme, nous sommes là pour essayer de trouver un compromis.

Pour ma part, j'espère qu'aucun site n'a été choisi sur des critères subjectifs. Je demande que les critères soient objectifs, et tout d'abord le coût du projet. Je comprendrais parfaitement que le tracé le plus économique soit choisi par le préfet, même s'il s'agit de celui de Port-Neuf. De même, si le site de Cléder n'est pas sélectionné alors qu'un autre tracé engendre un surcoût de 30 à 40 millions d'euros, je ne comprendrais pas la décision du préfet. Nous devons respecter le citoyen et le contribuable et sur un projet de cette ampleur, on ne peut pas négliger plusieurs dizaines de millions d'euros.

J'estime par ailleurs que le projet est très pertinent, car dans les années à venir, nous devons développer les énergies renouvelables. Je suis cependant surpris que nous achetions de l'énergie renouvelable en Irlande parce que nous sommes incapables de la développer en France, d'autant plus que la part du renouvelable est peu élevée de l'autre côté de la mer Celtique. Des projets sont peut-être en cours, car il est visiblement plus aisé de développer l'éolien en Irlande qu'en Bretagne.

Par ailleurs, je pense que lors de la réunion de décision de l'atterrage, nous serons simplement là pour acter une décision déjà prise.

Sur le projet en soi, RTE a fait son travail d'approche des élus de manière professionnelle. Nous avons été informés avec des exemples existants, pour démontrer la neutralité de l'impact visuel. C'est un choix de société. Devons-nous bloquer les projets lancés sur nos communes ? Est-ce la bonne solution ? Nous devons estimer si cette interconnexion est utile pour la région Bretagne ou non.

Nous savons tous que la région est déficitaire en électricité. Il nous a été répété lors des dernières semaines que nous étions en risque de coupure. Nous ne pouvons penser à un développement économique harmonieux sans autonomie électrique correcte. Ce point sera probablement débattu.

Nous devons nous questionner sur la résolution de nos problèmes électriques grâce à ce câble et si d'autres centrales sont nécessaires. Cependant, ce n'est pas à moi d'y réfléchir, mais à RTE et aux autres officines.

Je n'apprécie pas que pendant des années, l'État ait « mené en bateau » le maire de Cléder sur son enrochement en lui faisant croire qu'il disposerait d'une autorisation qui lui était finalement refusée, etc. Je comprends sa colère. Cette relation conflictuelle avec l'État est exaspérante.



Espérons qu'à l'avenir, l'État fera davantage confiance et aura davantage de considération pour les élus locaux parce qu'aujourd'hui, nous sommes devenus des réceptacles de reproche de la part de nos concitoyens. Je suis personnellement élu depuis 2001, je n'ai reçu que trois lettres de félicitations depuis.

### Nicolas CAMOUS

Merci, Monsieur le Maire. Je retiens votre questionnement sur la part de l'énergie renouvelable en Irlande.

### Un habitant de Landivisiau

J'ai quatre enfants et six petits-enfants. Je souhaite pour ma part laisser à ma descendance et à la vôtre une planète la plus propre possible. Je suis personnellement pour l'énergie éolienne, qui devrait pouvoir être développée en Bretagne. Je suis farouchement opposé en revanche à la centrale à gaz de Landivisiau, car le gaz est cher et importé qui plus est. Il est judicieux de transférer du courant d'un pays à un autre, sous réserve que nous en ayons suffisamment. Or, pour l'instant, ce n'est pas le cas. Quel est le pourcentage de perte dans le câble ?

La perte doit être sensible. Personnellement, je ne m'oppose pas à l'interconnexion. Cependant, vous mettez la charrue avant les bœufs. Ce que coûte ce projet pourrait être utilisé pour créer des champs éoliens en Bretagne et en Irlande. Vous pourrez alors répartir les excédents. Un milliard d'euros représente un nombre significatif d'éoliennes. La réalisation du câble ne produit aucun courant, et même il en consomme du fait de la perte.

### Yves EDERN, de Tréflaouéan

L'Irlande dispose de moyens de production plus importants que la Bretagne pour une consommation sensiblement équivalente. Elle dispose d'installations d'une puissance de 7 000 MW pilotables constituées par une centrale à charbon, une centrale au fioul et huit centrales à cycle combiné au gaz. Les pointes de consommation sont de l'ordre de 5 000 MW.

L'Irlande n'a pas besoin d'énergie renouvelable. Aujourd'hui, elle approche les 2 200 MW d'installation éolienne et son objectif est fixé à 4 000 MW. À ce moment, elle disposera de 11 000 MW de puissance de production pour une consommation de l'ordre de 5 000 MW. Je comprends que l'Irlande a tout intérêt à installer ce câble.

### Éric THEBAULT

Aujourd'hui, l'Irlande cherche à décarboner son système et à développer le renouvelable. À l'horizon 2020, l'Irlande disposera de 4 500 MW de production éolienne installée, l'objectif en 2030 étant fixé à 7 700 MW pour réduire la part des énergies thermiques. Plusieurs scénarios ont été étudiés au niveau européen à l'horizon 2030 pour évaluer l'intérêt du projet et dans tous les scénarios, le niveau de l'énergie éolienne en Irlande à l'horizon 2030 est estimé à 7 700 MW. Nous constatons que la croissance de la production éolienne irlandaise sur les dernières années s'établit à 300 à 400 MW raccordés. En dix ans, l'objectif de 7 700 MW paraît donc atteignable. Ce sont ces hypothèses qui sont prises en compte pour évaluer l'intérêt de réaliser l'interconnexion.



Avec ce niveau d'éolien, l'énergie pourra être exportée vers le marché européen. En l'absence de vents l'Irlande pourra importer l'électricité depuis le réseau européen qui aura lui-même augmenté sa part d'énergie renouvelable. L'intérêt des interconnexions est de gérer l'intermittence des énergies renouvelables dans les mix énergétiques. Le développement des interconnexions facilitera le développement des énergies renouvelables dans le système maillé européen.

### **Yann DELANNE, responsable de projet**

S'agissant du pourcentage de perte d'énergie du câble, une installation comme celle présentée représente une moyenne de 4 % de perte d'énergie entre la puissance injectée et la puissance retirée.

### **Nicolas CAMOUS**

Il y a la question sur la production d'énergie en Bretagne, pourriez-vous réexpliquer le rôle de RTE par rapport aux producteurs ?

### **Éric THEBAULT**

Les décisions sur le développement des moyens de production ne sont pas de la responsabilité de RTE. RTE est responsable du développement à haute et très tension et à ce titre du développement des interconnexions. Celtic Interconnector est un projet développé avec notre partenaire gestionnaire de réseau EirGrid. Le projet Celtic a pour objet de favoriser la transition énergétique, la sécurité d'approvisionnement et la solidarité électrique européenne.

La rentabilité de ce projet est analysée par rapport à différents scénarios de mix énergétique à l'horizon 2030.

### **Nicolas CAMOUS**

Mme GUICHAOUA me rappelle à juste titre un point de l'intervention de M. le maire de Sibiril : le projet Celtic fait-il partie du Pacte électrique breton ?

### **Éric THEBAULT**

Les études du projet Celtic ont démarré en 2012, soit après le Pacte électrique breton. Il s'agit pour rappel d'un ensemble de mesures pour la sécurisation de la Bretagne. Le projet Celtic est différent, il n'a pas les mêmes finalités, mais l'un n'exclut pas l'autre.

### **Jean LE VOURC'H, président de GESPER**

Tout ce qui touche à la satisfaction des besoins bretons et à la sécurité du réseau nous intéresse. Nous n'avons pas l'intention de combattre le projet, mais nous souhaitons attirer l'attention de RTE sur différents points. Je suis préoccupé par l'emploi de mes petits-enfants. Je préférerais qu'ils aient un emploi chez nous. Ce coût d'un milliard d'euros est équivalent à deux centrales à gaz, et aux emplois afférents. Vous avez évoqué l'absence de gaz en Bretagne alors que nous avons un gisement fabuleux dans nos élevages bretons : le méthane.



Il est extrêmement coûteux de le mettre en œuvre, surtout avec la dernière décision visant à baisser le prix de ce gaz. Qui plus est, le gaz de fumier est 300 fois plus polluant que le CO<sub>2</sub>, alors nous avons donc un réel intérêt à transformer ce gaz et à le rendre utile.

Ce projet vise à sécuriser le réseau breton, or, c'est notre raison d'être. Nous ne pouvons être contre. Cependant, notre consommation favorise l'emploi chez les Irlandais.

Quand nous voulons installer des éoliennes, les opposants sont nombreux, comme à Landivisiau. Nous n'avancions pas.

Les terres rares permettant de construire des batteries sont en nombre insuffisant si nous passons 30 à 40 % de nos véhicules en locomotion électrique. Nous devons faire le compte des besoins, sachant que l'intensité électrique varie en fonction de la vitesse de rechargement.

Nous sommes au-devant de problèmes. Tous les investissements quels qu'ils soient sont appréciables pour sécuriser le réseau, pour développer l'industrie et les emplois. Dans le cas contraire, les gens qui voudraient investir chez nous quitteront la péninsule bretonne.

Le financement est assuré en partie par l'Europe. Pour autant, les contribuables sont en droit d'attendre que nous soyons attentifs aux dépenses engendrées par le projet.

La centrale à gaz est quant à elle financée par un investisseur privé.

Par ailleurs, vous devez tenir compte du problème de fréquence de l'électricité éolienne. En conséquence, l'électricité passant dans ce câble sera sécurisée en intensité et en quantité, en provenant de centrales à gaz.

### Éric THEBAULT

Notre métier est de développer et de sécuriser le réseau électrique. Effectivement, l'interconnexion représente un investissement important. C'est pourquoi le projet fait actuellement l'objet d'une analyse par les deux régulateurs de l'énergie, en France et en Irlande.

Nous avons soumis une demande d'investissement aux deux régulateurs qui doivent se prononcer sur l'intérêt du projet puis sur la répartition de son financement entre la France et l'Irlande.

L'objectif n'est pas d'exporter l'électricité produite en Bretagne vers l'Irlande. Si les Irlandais ont besoin d'énergie, ils l'achèteront en Europe. Cette énergie sera exportée en vérifiant que la vente ne crée pas de tension sur le réseau français.

Cette énergie peut être produite aussi bien en France qu'en Allemagne.

### Jean LE VOURC'H

L'énergie sera essentiellement produite en Bretagne pour des raisons de perte en ligne. Je suis dubitatif sur vos 4 %. Ou alors cela signifie que les pertes en ligne sont moindres sur les lignes souterraines qu'aériennes ? Pour rappel, le standard indiqué pour les lignes aériennes est de 1 % pour 50 km. Avec 600 km de ligne, une transformation à l'entrée et une transformation à la sortie, je m'étonne que la perte atteigne 4 %.





### Michel QUÉRÉ

J'habite au fond du bras de mer de Port-Neuf. Je tiens tout d'abord à défendre le maire de Cléder pour son intervention et sa défense du littoral.

Nous entendons parler de concertation. Je suis navré, mais depuis plusieurs années nous voyons le navire d'études qui arrive en ras de côte à Port-Neuf pour faire des relevés, nous avons suivi avec un camarade le bateau. Le 16 janvier 2016 à 11 heures, j'organisais une randonnée sur le chemin littoral. Nous avons alors découvert une foreuse sur la plage de Groac'h Zu, et une autre sur la plage de Port-Neuf. Le maire était lui-même étonné de la présence de ces engins, qui plus est sans autorisation.

Je l'ai informé que ces engins travaillaient dans le cadre du projet de raccordement de la Bretagne et de l'Irlande par un câble électrique.

Je réfute totalement l'affirmation inscrite au document « RTE entretient depuis le début du projet un dialogue continu avec les services de l'État, les élus, les collectivités locales en associant les usagers, les acteurs socio-économiques et les associations environnementales ». C'est totalement faux. Depuis le début, nous posons des questions aux mairies et à EDF, on n'a eu aucune réponse, personne ne sait rien.

### Bernard GASPARETTO, de Sibiril

Je reprends tout à fait les propos de Michel. La concertation aurait été décidée le 3 octobre 2018. A la fin janvier 2019, je n'étais toujours pas informé de l'existence du projet. Je suis surpris du poids du projet et du manque d'information des habitants des communes concernées. J'ai personnellement appris l'existence de cette réunion par hasard en lisant *Le Télégramme*.

Quant à l'enquête d'utilité publique, je vous demanderais des précisions : quand aura-t-elle lieu, comment sera-t-elle organisée, ferez-vous appel à des commissaires enquêteurs ? Se limitera-t-elle à un questionnaire internet ?

Par ailleurs, nous ne sommes pas informés du déroulement de la concertation et je ne suis pas sûr qu'elle serve à quelque chose. J'ai pour ma part le sentiment que le projet est d'ores et déjà ficelé. Si le choix a été validé, dites-le-nous pour que nous, en tout cas moi, je n'ai pas le sentiment de passer pour un imbécile.

### Un intervenant

M. le maire de Cléder a parlé du GR34, je précise que le GR34 fait tout le tour de l'anse de Port-Neuf, qui est directement impactée, à Sibiril donc.

### Gaëlle CHEVREAU

Nous en sommes au début du projet. Le public peut avoir l'impression de prendre le train en marche et de ne pas avoir été informé. Aujourd'hui, nous vous présentons une aire d'étude pour un projet effectif en 2026. L'enquête publique se déroulera en 2021.

Je comprends que vous soyez dubitatif, mais le projet n'est en aucun cas ficelé comme vous le craignez. Nous avons pour objectif d'associer le public très en amont du projet.

Je travaille pour ma part depuis novembre 2016 sur le projet. Je ne peux donc vous répondre sur le mode d'information utilisé en janvier 2016 lorsque vous avez vu ces foreuses. C'est regrettable, car ce n'est pas le souhait de RTE d'être défectueux dans le mode d'information et de communication. Nous étions alors en phase de pré-étude, ce qui n'implique pas le même niveau d'information.



La concertation est ouverte officiellement depuis 2018. J'ai personnellement rencontré les élus ou leurs représentants de l'ensemble des communes. Nous avons lancé des informations vers les pêcheurs, notamment lors des campagnes en mer du bateau utilisé pour les études, en octobre 2017 et janvier 2018.

J'ai rencontré notamment les maires de Cléder et de Sibiril ainsi que plusieurs représentants des services de Plouescat.

Pour associer le public, nous avons cherché à communiquer le plus largement possible : affichage en mairie, communication par presse, communication par les réseaux sociaux, flyers, etc. dans les 20 communes concernées. Il reste cependant complexe de toucher le public. Ces modalités ont été validées par la CNDP le 9 janvier 2019.

S'agissant de l'enquête publique, je ne peux préjuger de l'état de la réglementation en 2021. En revanche, dans le cadre d'un autre projet mené en 2018, nous disposions de lieux spécifiques, d'une commission d'enquête physique avec l'ensemble des dossiers mis à disposition et bien sûr d'un registre de participation sur internet. La très grande majorité des remarques ont été formulées par ce biais. Nous respectons à ce jour les modalités légales sur les enquêtes publiques.

Par ailleurs, le projet n'est pas ficelé. Les études sont avancées. Nous pourrions donc vous présenter des propositions de fuseaux, d'atterrage et d'emplacement de sites de conversion d'ici trois semaines à un mois. Nous attendrons ensuite vos réactions. Mme GUICHAOUA ici présente s'assurera que la participation du public est bien effective. Nous sommes sereins sur ce point.

### **Gérard DANIELOU**

Je vous ai déjà indiqué que les trois sites de Cléder étaient rédhibitoires. Seule l'anse de Port-Neuf à cheval sur Cléder et Sibiril serait éventuellement possible. Lorsque j'ai vu les engins sur les plages, j'ai été surpris en tant que maire de n'être au courant de rien.

Aujourd'hui, sur les espaces remarquables, un courrier en date du 28 décembre de la sous-préfète qui participait à la réunion plénière du 20 décembre à la CCI de Morlaix, me dit qu'il faudrait déclasser ces espaces remarquables. Pour cela, écoutez un peu, il faudrait un examen au cas par cas par l'autorité environnementale qui pourrait éventuellement demander une étude d'impact, une déclaration d'intérêt public après enquête publique, demande d'autorisation d'occupation du domaine public maritime, déclaration au titre de la loi sur l'eau. Ce sont des enterrements de première classe que l'on nous propose.

### **Marie GUICHAOUA**

Je rappelle les points exposés au début de cette réunion au sujet de l'équité et de l'équivalence des prises de position et de parole. Des avis sont exprimés ce soir. Nous sommes garants que la décision finale sera prise en fonction de tous les avis exprimés tout au long de la concertation. Ce n'est pas parce qu'un avis est exprimé ce soir que tout est bouclé et que l'on va aller dans ce sens. Les trois mois de concertation s'ouvrent aujourd'hui, ensuite il y aura les cercles de travail, tous ces moments sont faits pour recueillir l'avis de l'ensemble de la population, du maximum de personnes concernées. Puis la décision finale sera prise.

Aujourd'hui, en tant que garante, je refuse de dire qu'un avis a été exprimé ou plusieurs avis et que c'est bouclé. La décision sera prise à la fin des trois mois de concertation, quand les avis auront été mis en cohérence avec les études techniques. Aujourd'hui aucune possibilité ne peut être exclue.



### **Nicolas CAMOUS**

Merci. Nous poursuivons avec les questions de la salle.

### **Odile GASPARETTO, de Sibiril**

Pourriez-vous nous préciser le sujet de la concertation ? J'ai cru comprendre qu'elle ne portait pas sur le projet lui-même et sa pertinence, qui n'est pas questionnée alors que j'aimerais que cela le soit aussi. Finalement, la concertation porte sur les fuseaux de moindre impact, c'est bien cela ? Si c'est cela, je ne suis pas d'accord, nous devrions aussi pouvoir nous exprimer sur le projet en lui-même, son coût et l'autonomie énergétique de la Bretagne.

### **Une participante**

Dans le même sens, pourriez-vous expliquer l'historique du projet parce que pour débloquer l'argent de l'Union Européenne il y a dû y avoir des rencontres ? Nous avons le sentiment d'être devant un fait accompli, de décisions prises ailleurs. Les maires des communes concernées auraient dû être impliqués plus tôt. S'il s'agit de donner son avis uniquement sur le lieu où le projet doit passer, c'est vrai que cela a de l'importance, mais *quid* de l'importance du projet ?

### **Micheline LECLERC, de Cléder**

Il me semble que l'intervention de Gérard DANIELOU sur le déclassement de certaines zones n'a pas obtenu de réponse.

### **Nicolas CAMOUS**

Les citoyens peuvent-ils s'exprimer sur la pertinence du projet ou uniquement sur les sites d'atterrage ?

### **Marie GUICHAOUA**

La pertinence du projet fait également partie du périmètre de la concertation, même si l'accent est mis sur la définition du fuseau de moindre impact. Vous êtes en droit de vous exprimer dessus.

Le maître d'ouvrage a par ailleurs pour obligation de présenter une option zéro, soit une absence de projet. C'est le cas dans le dossier présenté ce soir.

### **Gaëlle CHEVREAU**

Je suis personnellement sur le projet depuis novembre 2016. Le dialogue avec le territoire a été engagé à la mi-2017. De nombreuses réunions et échanges ont été organisés avec les élus et leurs représentants pour communiquer sur le projet.



S'agissant du futur du projet, les autorisations environnementales, la déclaration d'utilité publique, etc. sont des éléments normaux que nous demanderons. Dans le processus présenté, 18 mois sont déclinés pour réaliser l'ensemble du processus d'autorisation. Nous devons bien entendu demander ces autorisations et bien évidemment réaliser une étude d'impact.

### **Marie GUICHAOUA**

Entre 2012 où le projet a été initié et 2017, que s'est-il passé ?

### **Éric THEBAULT**

Ces projets sont très longs à mener. La première phase d'étude permet de déterminer la faisabilité du projet avant d'ouvrir la concertation sur le projet.

Nous étudions d'abord la pertinence du projet en analysant la faisabilité technique. Ensuite, avant de lancer une concertation, nous réalisons un dossier de justification technico-économique soumis au ministre pour validation. Une fois ce dossier validé, nous enclenchons le processus de concertation « Fontaine ». Nous évoquons alors le projet avec les acteurs concernés.

L'engagement du projet implique également les deux régulateurs qui en analysent les différentes composantes. En ce moment même, les deux régulateurs réalisent une consultation publique sur le projet sur leurs sites internet respectifs. Tout un chacun peut se rendre sur le site de la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE) pour y participer, la même démarche est faite en parallèle en Irlande. Cette consultation publique sera finalisée à la mi-février. À son issue, les régulateurs tiendront compte des avis, se feront une opinion et rendront leur décision sur la manière de réaliser le projet.

### **Nicolas CAMOUS**

Si je reformule en partie ce que vous avez dit, M. THEBAULT, avant de se rendre devant les élus et *a fortiori* devant le public, on fait un minimum d'études qui prennent un peu de temps pour savoir si ce projet a du sens, c'est cela ?

### **Éric THEBAULT**

En effet. On peut prendre quelques contacts au préalable, mais la concertation officiellement ne démarre que s'il y a une justification technico-économique approuvée par le ministre, qui donne instruction au préfet d'organiser les choses.

### **Marie GUICHAOUA**

La Commission de Régulation de l'Énergie s'exprime uniquement sur le financement du projet, et non sur le tracé du projet.

### **Éric THEBAULT**

La Commission de Régulation de l'Énergie s'exprime sur l'opportunité de réaliser le projet, son coût et le partage du financement. Pour ce qui est de la réalisation à proprement parler, d'autres processus entrent en jeu.



### Jacques EDERN

Effectivement le projet a été lancé en 2012. Cependant, le périmètre alors évoqué était bien plus large. La confirmation du périmètre acté nous a été transmise quelques semaines avant la réunion organisée à la CCI de Morlaix le 20 décembre 2018.

### Gérard DANIELOU

La seule chose que j'ai vue, nous avons eu une réunion organisée par Mme CHEVREAU avec les maires de Plouescat et de Cléder à Brest en 2018. C'est à cette occasion qu'on nous avait présenté le navire de sondage.

### Gaëlle CHEVREAU

Nous nous sommes rencontrés, M. DANIELOU, en mairie de Cléder à la fin 2017, avant cette rencontre sur le bateau en question en 2018 et avant la première campagne d'études en mer d'octobre 2017. La deuxième campagne de sondages en mer dont vous parlez avait effectivement donné lieu en juin 2018 à l'invitation d'un certain nombre d'élus et de services.

### Un participant

Nous sommes démunis face aux critères de fixation des coûts. 930 millions d'euros, à comparer aux 1,2 milliard d'euros de la ligne de métro de Rennes, 300 millions d'euros pour un ferry, un million d'euros pour rénover un kilomètre de voie ferrée, etc. Cela pose des questions, on se croirait au casino. Ce coût paraît excessif.

### Yves EDERN

J'ai soutenu le Pacte électrique breton dès sa signature. Nous comprenons bien l'intérêt du projet pour l'Europe, avec un développement de la solidarité et de la concurrence, pour l'Irlande qui pourra utiliser au mieux sa capacité de production pléthorique, de développer ses énergies renouvelables et de sécuriser les approvisionnements en cas de grand froid.

Pour les Bretons, qui verront passer l'énergie vers l'Irlande alors qu'ils auront également froid, la question se pose. Nous devons regarder l'intérêt du projet pour la Bretagne. L'intérêt des projets électriques bretons a été défini par le Pacte électrique breton, considéré comme une mesure exemplaire, car intégrant des mesures de réduction des consommations, de développement des énergies renouvelables, de consolidation des réseaux et de moyens de production.

Il serait nécessaire de mener les études jusqu'à leur terme et d'intégrer tout ceci dans un nouveau Pacte électrique breton. Ce nouveau pacte devra s'étendre sur la période 2020-2030, voir 2020-2035. Les signataires du Pacte électrique breton, parmi lesquels RTE, devraient initier cette démarche. Placé dans un contexte d'évolution sur 15 ans, le projet devient bien plus acceptable.

### Un participant

Je n'ai pas d'opposition de principe sur ce projet. Le principe de solidarité européenne et de mutualisation, qui plus est avec l'Irlande dans le cadre du Brexit, est intéressant.



Néanmoins, pour ce qui est de la concertation, vous m'avez répondu que les maires étaient au courant depuis des années. Le fait que les maires soient informés de l'existence d'un projet dans le Nord Finistère, je l'entends. En revanche, que le maire de ma commune ne soit informé que le 20 décembre 2018, j'en suis surpris.

### **Jacques EDERN**

Je n'ai pas été informé du projet le 20 décembre. La première information, provenant du Comité local des pêches, m'a été transmise voici trois ans. Il m'informait que des pêcheurs avaient été contactés pour faire des passages en mer. Le périmètre d'étude s'étendait alors du Conquet à Roscoff. Tous les maires éventuellement concernés ont été informés de la teneur du projet. La réunion du 20 décembre 2018 nous informait de la réduction du périmètre, seuls trois à quatre espaces pouvant recevoir l'atterrage.

La concertation débute à mon sens suffisamment tôt, sachant que la presse n'avait pas été sollicitée le 20 décembre. À titre d'exemple, lorsque RTE est venu présenter le projet en conseil municipal, j'ai contacté l'intégralité des conseillers pour une séance non publique.

La concertation a été menée correctement et au préalable.

### **Nicolas CAMOUS**

Merci Monsieur le Maire. Le coût du projet est-il un coût dans les standards pour un projet de cette nature ?

### **Éric THEBAULT**

Le coût est important car le projet comporte 600 km de liaison sous-marine. Le coût tient compte des installations, du matériel et des conditions d'installation. Nous avons transmis notre estimation au régulateur qui doit évaluer l'intérêt du projet dans le cadre d'une analyse coût/bénéfice. Cette rentabilité est étudiée par rapport à différents scénarios. Par ailleurs, la Commission de Régulation de l'Énergie veille à ce que le consommateur français s'y retrouve.

Le coût des pertes est notamment pris en compte dans l'analyse économique, comme les bénéfices, et on fait le bilan de tout cela.

### **Nicolas CAMOUS**

RTE est-il prêt à initier un nouveau pacte électrique ?

### **Éric THEBAULT**

Il y a eu un Pacte électrique breton avec un ensemble de mesures, qui n'arrivent pas complètement à terme puisque la centrale à Cycle Combiné Gaz faisait partie du pacte. Il y a le projet Celtic qui n'est pas lié, qui a été décidé pour d'autres raisons. À ce stade, nous n'envisageons pas de rediscuter un nouveau pacte électrique breton.



### **Mélanie, de Landivisiau**

Est-ce que nous avons besoin de cette interconnexion ?

### **Kévin, de Sibiril**

Pourrions-nous obtenir davantage d'informations sur le projet européen en lui-même ? Un représentant européen pourrait-il intervenir ? Comment ce projet sera-t-il payé ? Probablement en grande partie par l'Europe.

Vous parlez d'une régulation entre les différences de vent entre l'Irlande et la Bretagne. Un projet européen est-il en cours sur des installations de parcs éoliens en Bretagne ou bien est-ce un projet purement français ? Quel est le projet, quel est le budget assigné ? Visiblement, aucun parc supplémentaire ne sera construit en Normandie pour privilégier d'autres énergies renouvelables.

Quel est le bénéfice pour les communes par lesquels passe le projet ?

Enfin, à quoi faites-vous référence en évoquant la fibre optique sur les kakemonos ?

### **Anne CORMIER, de Cléder**

Aurons-nous accès à la concertation du côté irlandais ? Aurons-nous accès à ce qui se dit aussi au niveau de nos amis Irlandais ? Il est important que l'on sache ce qu'ils pensent et s'il y a des points communs, pour faire avancer notre réflexion.

### **Nicolas CAMOUS**

Merci beaucoup. A-t-on besoin de cette interconnexion ?

### **Éric THEBAULT**

Notre analyse tend à prouver que le projet est primordial pour la sécurité d'approvisionnement pour le développement des énergies renouvelables.

Nous disposons déjà d'une cinquantaine d'interconnexions. Plus un système électrique est maillé, plus il est robuste. La Commission européenne pousse au développement des interconnexions pour améliorer la fluidité du marché intérieur de l'énergie. Le garde-fou est le régulateur qui analyse le rapport bénéfice/coût.

L'investissement sera assuré par la France et l'Irlande, avec une répercussion sur le tarif d'utilisation des réseaux publics. C'est pourquoi le régulateur veillera à ce que la part supportée par la France n'ait pas d'impact significatif sur le tarif d'utilisation des consommateurs.

Ce projet est qualifié d'intérêt commun par l'Union Européenne. La demande de subvention suivra la décision éventuellement favorable des régulateurs. Nous considérons que le projet devrait obtenir une subvention de la Commission européenne dans un contexte de Brexit ou l'Irlande pourrait se retrouver non reliée directement avec le système électrique européen.

Le financement sera donc assuré par la France, l'Irlande et l'Union Européenne.



### Nicolas CAMOUS

Pourrions-nous faire venir un commissaire européen ou l'un de ses représentants pour évoquer l'intérêt de l'Union Européenne pour ce projet ?

### Marie GUICHAOUA

Je ne peux vous répondre sur ce point. Nous pourrions en revanche diffuser une information sur la politique européenne, quelle est son ambition sur la solidarité européenne, et sur les justifications apportées au développement des interconnexions.

### Nicolas CAMOUS

Nous pourrions en effet préciser le raisonnement de l'Union Européenne et les modalités sur le volet éolien.

### Éric THEBAULT

Nous analysons les scénarios énergétiques à l'horizon 2030, ceux-ci tenant compte de l'évolution des parcs dans les différents États membres. RTE ne fixe pas les politiques énergétiques de ces différents pays. En revanche, elle en tient compte dans ces scénarios établis par l'association des gestionnaires de réseaux européens.

Vous pouvez trouver la liste des projets d'intérêt commun sur internet, le lien étant disponible sur le site de RTE.

### Nicolas CAMOUS

Quel bénéfice pour les communes concernées par la partie terrestre du projet ?

### Gaëlle CHEVREAU

L'intérêt est la fonctionnalité du réseau. Aucun bénéfice n'est généré pour les communes à l'exception de la taxe IFR [NDLR : Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseau] au niveau de la station de conversion. Pour le reste, la rétribution des communes est marginale. RTE paye une redevance à l'État qui la réinjecte ensuite dans les comptes des communes.

### Nicolas CAMOUS

Une commune peut-elle accéder à la fibre optique dans le cadre du projet ?

### Gaëlle CHEVREAU

Dans le cadre de nos projets, nous installons la fibre optique pour répondre aux besoins intrinsèques de notre liaison. Il n'est pas prévu de desservir les communes. En revanche, il est envisageable que la filiale de RTE, Artéria, mette en location des fibres inutilisées parmi celles installées dans le câble. Les collectivités doivent porter leur demande auprès de la filiale.





L'accès au résultat de la concertation irlandaise en français me semble difficile à obtenir. En revanche, vous disposez du lien vers le site d'EirGrid qui tient à jour ses données sur la concertation qu'il a déjà menée et qu'il va continuer de mener.

### **Nicolas CAMOUS**

Pouvez-vous rappeler les grandes dates de la concertation irlandaise ?

### **Éric THEBAULT**

Non, car les processus de concertation diffèrent grandement, du fait d'obligations réglementaires différentes. En revanche, les deux pays doivent mettre une concertation spécifique sur ce projet commun.

Tout le processus de concertation et d'autorisation, depuis la justification technico-économique, doit durer au maximum trois ans et demi pour respecter la réglementation européenne des Projets d'Intérêt Commun.

### **Aline, de Landivisiau**

Depuis que je suis entré dans cette salle, j'ai le sentiment de vivre dans un monde différent du vôtre. J'ai 29 ans, et j'ai l'impression que nous devrions changer nos modes de consommation d'énergie au lieu d'augmentation de la production. Dans le cas contraire, nous irons dans le mur. Je ne perçois donc pas l'intérêt de ce projet qui facilitera notre consommation alors que nous devrions faire l'inverse.

### **Michel ..., de Roscoff**

Nous avons évoqué beaucoup d'échanges d'énergie de l'Irlande vers la France. Nous avons de même évoqué l'absence de ressources en Bretagne pour transférer de l'énergie en Irlande. Je m'interroge sur la nécessité de construire des réseaux entre La Martyre et le reste de la France. L'intérêt de l'interconnexion poussera-t-il à construire des lignes supplémentaires entre la Bretagne et le reste du territoire ?

### **Vincent MERRIEN, riverain et agriculteur du côté de Groac'h Zu**

Je suis estomaqué par vos propos et votre souhait d'installer une foreuse sur les plages, que ce soit à Sibiril ou à Cléder. Il faut savoir que tout agriculteur ou citoyen souhaitant ramasser du goémon sur une plage doit remplir une quantité non négligeable de documents administratifs en mairie. Il me paraît déplacé que vous puissiez lancer vos travaux avec tant de facilité.

En tant qu'agriculteur, je tiens à vous rappeler que le fond terrestre doit également être pris en compte, tout comme le fond marin. Des réseaux d'irrigation et de drainage, anciens, sont répartis sous les parcelles sans que nous en connaissions précisément la localisation. Comment comptez-vous faire pour ne pas dégrader le sous-sol des parcelles ? Qu'avez-vous prévu comme indemnité pour les agriculteurs impactés durant de nombreux mois par les travaux ?

Enfin, une autre route était envisageable, celle du « train patate » qui reliait Plouescat à Sizun, soit à proximité de La Martyre. La SNCF avait construit sur un terrain plat présentant une faible pente. Le tracé existant toujours, peut-être sous la forme d'un chemin de randonnée, qui pourrait parfaitement être remis en état après les travaux, il pourrait être



utilisé. Cependant, nous arriverions dans ce cas dans la baie du Kernic qui est protégée Natura 2000 alors que les plages de Cléder et Sibiril sont justes bonnes à poser nos serviettes en été.

### **Mélanie, de Landivisiau**

Je reviens sur la réponse à ma question précédente. Vous avez évoqué deux justifications : la sécurité d'approvisionnement et le développement des énergies renouvelables. En quoi ce projet permettra-t-il de développer les énergies renouvelables ? De même, manquons-nous d'électricité pour que nous ayons besoin de sécuriser les approvisionnements ? Voici quelques mois, RTE a contredit le PDG d'EDF qui assurait que nous avions frôlé le black-out en février 2018. La consommation bretonne est en fait stable, à l'image de la consommation mondiale qui est même en légère diminution sur les dernières années.

### **Nicolas CAMOUS**

Merci pour vos questions. Je ne reviendrais pas sur les prises de position en faveur d'une diminution de la consommation d'énergie. Cela fait partie toutefois des sujets ouverts dans le cadre de cette concertation. Je vous invite à vous exprimer sur le sujet.

Est-ce que le réseau breton est assez robuste ? A-t-il besoin d'être renforcé par cette interconnexion ?

### **Éric THEBAULT**

Des études ont été lancées pour estimer la faisabilité du projet. L'une des questions portait sur le lieu de raccordement de la ligne en France. Après avoir étudié le réseau 400 000 volts et les possibilités de raccordements, nous avons retenu le poste de La Martyre, car le réseau est robuste, quels que soient les flux passant par l'interconnexion, en import et en export.

Nos analyses montrent que le réseau est suffisamment robuste et qu'il n'a pas besoin d'être renforcé. L'adéquation entre le coût du projet et ses bénéfices tient bien entendu compte de l'impact sur les réseaux existants. Ces éléments ont été transmis au dossier de justification technico-économique.

### **Nicolas CAMOUS**

Est-ce que RTE se soumet aux mêmes autorisations administratives que n'importe quel autre citoyen ?

### **Gaëlle CHEVREAU**

Nous ne disposons d'aucun passe-droit. Nous sommes soumis à la même réglementation que les citoyens. Il est peut-être moins complexe pour une grande entreprise de supporter la charge administrative. Pour installer nos engins, nous avons besoin d'une autorisation comme tout un chacun.

Pour ce qui est de la foreuse installée sur la plage, je précise qu'un forage dirigé implique justement que la foreuse soit installée derrière la plage, l'arrivée de la ligne se situant à quelques centaines de mètres en pleine mer. Si vous souhaitez obtenir des éléments détaillés sur cette technique de travaux, un expert dans ce domaine est présent dans la salle. N'hésitez pas à lui poser vos questions.



Des indemnités sont effectivement prévues en cas de préjudices à déplorer lors des travaux. Un passage en terrain privé implique de signer une convention avec le propriétaire, celle-ci permettant d'indemniser la servitude résultant de notre ouvrage. Une indemnité est de même prévue pour l'exploitant en cas de préjudice à l'exploitation le temps des travaux, voire l'année suivante. Ces barèmes d'indemnités sont fixés conjointement avec la Chambre d'agriculture départementale dans le cadre d'un protocole pris avec l'assemblée des Chambres d'agriculture.

La durée des travaux dépendra du terrain. La présence de drains pourrait par exemple complexifier le terrassement. Si nous tombons sur un obstacle non prévu et que nous l'endommageons, nous remettrons en ordre et reconstruirons si nécessaire. L'objectif est de déterminer au plus tôt la localisation des obstacles pour qu'ils puissent être évités dans le cadre du tracé de détail. Chaque propriétaire et exploitant sera contacté à cet effet. Si des difficultés doivent être levées au moment du chantier, il est en effet préférable d'en être informé au préalable.

### Nicolas CAMOUS

À quelle vitesse avancez-vous en moyenne sur un chantier tel que celui-ci ?

### Yann DELANNE

Lors de la réalisation des travaux, nous décapons dans un premier temps la terre végétale qui est mise en cordon. Ensuite, le deuxième sous-sol est retiré pour atteindre la profondeur visée. En terrain agricole, nous creusons généralement à 1,50 m de profondeur ce qui permet d'utiliser à nouveau le terrain une fois le réseau installé. Aucune contre-indication n'empêche l'exploitant de passer la sous-soleuse.

Puis, une fois le réseau installé, nous venons reconstituer les différentes couches. Pour ce qui est des drains, lorsque nous ne connaissons pas leur emplacement, nous effectuons des sondages préalables pour les éviter dans la mesure du possible. Il arrive effectivement que nous en cassions malgré tout. Dans ce cas, nous les réparons.

*Une intervention hors micro (inaudible)*

### Yann DELANNE

Je précise que les sondages sont effectués à l'avancement de la pelle. La détection des drains représente en effet un temps notable. Cependant, toutes les parcelles ne sont pas drainées, et les propriétaires sont généralement informés de leur présence. Certains disposent même de plans.

Sur un terrain agricole non drainé, nous tenons une cadence de 400 à 500 mètres par semaines. La présence de drains et/ou de réseaux réduit nécessairement cette cadence à une moyenne de 200 à 300 mètres par semaine.

### Nicolas CAMOUS

Qu'en est-il du tracé du « train patate » ?



### Gaëlle CHEVREAU

Je ne visualise pas le tracé de cette ligne ferroviaire. Il va donc de Plouescat à Rosporden ? Aucune solution d'atterrage n'est envisageable sur Plouescat. Ce tracé ne permettra donc pas de relier le câble sous-marin. Si le tracé représente un meilleur compromis environnemental dans l'aire d'étude, il devrait ressortir de la concertation. Encore faut-il que le tracé soit intégré à celle-ci.

### Nicolas CAMOUS

Pourriez-vous rappeler le lien entre le projet et le développement des énergies renouvelables ?

### Éric THEBAULT

Chaque pays développe des énergies renouvelables intermittentes. En l'absence de vent, l'éolien ne fournit aucune énergie. L'intérêt des interconnexions est de profiter du fait qu'au même moment, si un pays manque de vent, un autre peut produire de l'énergie grâce à ses éoliennes. L'interconnexion permet donc de mutualiser et d'utiliser au mieux les différents parcs.

### Nicolas CAMOUS

Un pays souhaitant développer des énergies renouvelables, le pourra plus aisément grâce à la sécurité procurée par ses interconnexions.

### Éric THEBAULT

Tout à fait.

### Serge ABGRALL, adjoint aux travaux et urbanisme, mairie de Sibiril

Je voudrais aborder les questions techniques. La technicité du projet est connue. Il apparaît nécessaire d'éviter les parcelles agricoles, le domaine privé et les servitudes. Le domaine public et la voirie devraient être privilégiés. L'idée du « train patate » est à noter pour relier les liaisons terrestres.

Je suis surpris par les questions de Monsieur DANIELOU, car nous avons reçu une DICT [NDLR : Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux] pour les sondages effectués sur la place. Nous y avons d'ailleurs répondu favorablement. Nous recevons ce type de DICT à longueur d'année pour des travaux électriques ou téléphoniques.

Je suis en revanche choqué par l'installation de postes de transformation électrique ou des postes de réseau d'eaux usées installés dans des sites remarquables, alors que la plupart des gens ne sont pas choqués. Des pylônes électriques sont de même installés dans des zones remarquables, car l'intérêt public nécessite l'installation de ces postes et de ces pylônes, comme précisé dans la définition des zones remarquables.

Je ne comprends par ailleurs pas qu'en France, il y ait toujours ce gros problème de développer l'éolien, les énergies renouvelables.



### **Olivier MERRIEN**

Après avoir discuté avec les équipes de forage, j'ai appris que la plage de Groac'h Zu est inutilisable, car la roche est trop dure. Il en va de même pour la plage de Port-Neuf. Comment pouvez-vous envisager de faire un forage à cet endroit ? Il est très difficile de forer dans la région. Sur des forages de géothermie chez mes parents, les trépans cassaient à 60 mètres, comme ce fut le cas sur les plages. Je m'interroge sur la technique utilisée. Vous devriez chercher un terrain plus mou, où le forage serait de surcroît moins cher.

### **Jean CORBEL, de Saint-Martin-des-Champs**

Je tiens à faire remarquer que la sécurité du réseau électrique a montré ses preuves. La liaison Saint-Brieuc - Lorient est en place depuis une année. Le besoin en électricité et la sécurité du réseau sont effectifs. Pour ce qui est de la consommation, elle est sensée augmenter alors que, selon RTE, depuis 2010, la consommation stagne. Nous sommes de fait en dessous de la prévision basse du Pacte électrique breton. Nos besoins apparaissent donc limités.

Le parc éolien de la baie de Saint-Brieuc, soit 500 MW, ajouté à l'interconnexion avec l'Irlande semble suffisant pour le réseau breton. Nous pourrions ainsi éviter de construire la centrale à gaz.

### **Nicolas CAMOUS**

Envisagez-vous de privilégier les parcelles publiques comme cela est suggéré par l'adjoint aux travaux de la mairie de Sibiril ?

### **Gaëlle CHEVREAU**

Nous proposerons des solutions passant par le domaine public et le domaine privé. Le fuseau de moindre impact dépend du territoire traversé. À certains endroits, il peut être justifié de prendre la route. À d'autres, comme nous l'observons souvent, les citoyens préfèrent que nous passions rapidement en territoire agricole sans affecter la voirie et la circulation. Pour rappel, un chantier sur un accotement représente une gêne notable à la circulation. Dans bien des cas, la rapidité des travaux est privilégiée. Je vous suggère de vous exprimer à ce sujet lorsque nous proposerons les différents fuseaux.

Pour les 40 km de réseau à construire, aucun principe directeur ne s'applique.

La liaison Saint-Brieuc - Lorient a été mise en service à la fin 2017 avec 80 km de liaisons souterraines, majoritairement dans le domaine agricole.

### **Nicolas CAMOUS**

Comment envisagez-vous de résoudre cette problématique de dureté de la roche ?

### **Yann DELANNE**

Les sondages effectués sur le domaine public impliquent effectivement l'envoi d'une DICT. Ces demandes sont transmises à l'ensemble des concessionnaires, pour nous assurer que nous n'endommageons pas un réseau, et également aux communes.



Un loupé a peut-être eu lieu sur Cléder, mais j'ai cru comprendre que les DICT avaient été envoyées à la mairie de Sibiril.

Pour ce qui est de la dureté de la roche, nous avons mené des essais géotechniques en réalisant quelques carottes. Le granit est une roche effectivement très dure. Les entreprises de forage ont de fait perdu des trépans au fond. Lors de ces mesures, nous mesurons l'abrasivité de la roche pour déterminer le meilleur outil à mettre en œuvre. Des outils particuliers permettent de forer les roches très dures, la tête de coupe étant adaptée à la roche traversée. Nous pouvons également utiliser une technique de micro-tunnelier avec des roues de coupe.

Nous serons bien en capacité de traverser la couche de roches sur les sites proposés.

## 4. Conclusion

### Nicolas CAMOUS

Merci. Nous arrivons au terme de cette réunion publique. Madame GUICHAOUA, je vous laisse conclure.

### Marie GUICHAOUA

Je vous remercie pour vos questions. Je vous rappelle que vos questions complémentaires pourront être posées par le biais des différentes plateformes à votre disposition. N'hésitez pas.

Je tiens à revenir sur les quatre cercles de travail thématiques proposés. En tant que citoyen, vous avez la possibilité d'y prendre part en vous faisant connaître à l'équipe projet. Nous sommes à votre disposition avec Madame BESSES tout au long de la concertation.

### Gaëlle CHEVREAU

Ce soir est présente Madame BRIGANT de RTE, en charge de l'organisation des cercles de travail. N'hésitez pas à vous rapprocher d'elle.

### Nicolas CAMOUS

Merci. Bonne fin de soirée.